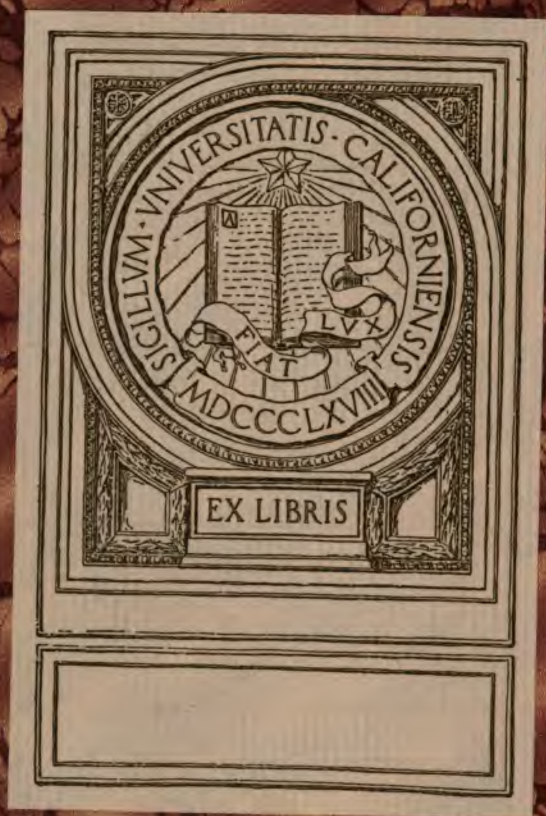
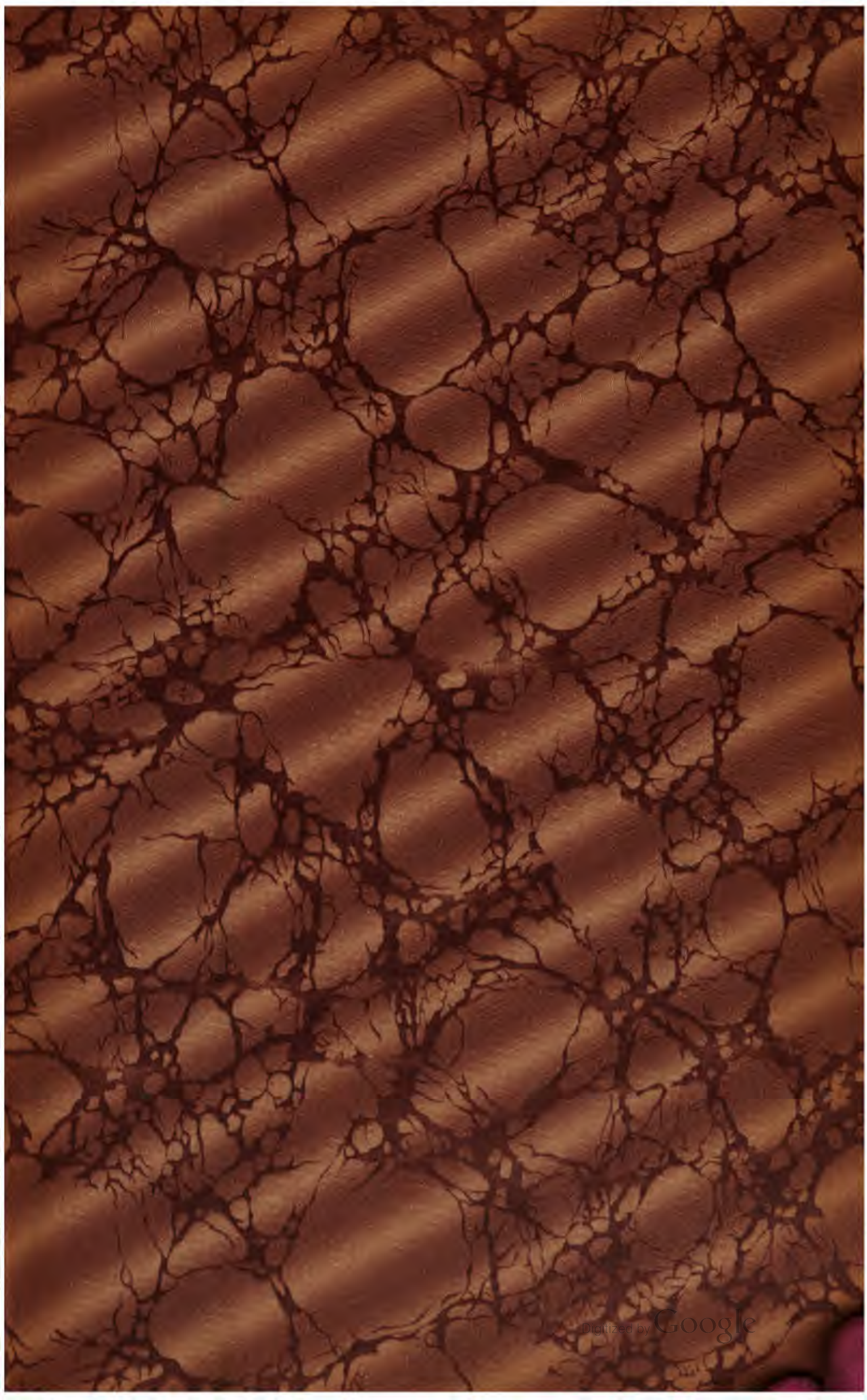

UC-NRLF
$B 102 513


SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
LVX
FIAT
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS



Les

Escales françaises

SUR LA

Route de l'Inde

1638-1731

PAR

Paul KAEPPELIN

AGRÉGÉ D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE
DOCTEUR ÈS LETTRES

PARIS
AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR
Rue Jacob, 17
LIBRAIRIE MARITIME ET COLONIALE

1908

LES

ESCALES FRANÇAISES

SUR LA

ROUTE DE L'INDE

MACON, PROTAT FRÈRES, IMPRIMEURS

Les
Escales françaises
SUR LA
Route de l'Inde

1638-1731

PAR

Paul KAEPPELIN
AGRÉGÉ D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE
DOCTEUR ÈS LETTRES

PARIS
AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR
Rue Jacob, 17
LIBRAIRIE MARITIME ET COLONIALE

1908

INTRODUCTION

La navigation des Français vers l'Inde ; nécessité des escales.

Dès que les Français prétendirent prendre part au commerce de l'Inde, la question des relâches se posa impérieusement devant eux. La durée du voyage, qui était ordinairement de six mois dans les cas les plus favorables, en faisait une nécessité et pour plusieurs raisons : la plus urgente était le besoin de renouveler les provisions d'eau et de vivres ; puis, dans ces longues navigations, l'usage des aliments salés répandait parmi les équipages le scorbut ou *mal de terre*, ainsi appelé par les marins qui savaient que la descente à terre et l'emploi de nourriture fraîche constituaient le remède unique et presque infaillible. En troisième lieu, les vaisseaux eux-mêmes souffraient des longues traversées, particulièrement dans les mers tropicales ; il fallait souvent les caréner, surtout au retour. En sorte que, pour assurer aux bâtiments une navigation aussi rapide, pour les équipages aussi sûre et pour les armateurs aussi économique que possible, il fallait acquérir sur la route de France à l'Inde des établissements pourvus de ports, d'eau, de vivres et de bois. Ajoutons un dernier avantage, d'ordre commercial : il était fort utile d'avoir entre la France et l'Inde des entrepôts pour y assembler des réserves de marchandises, soit de la métropole, soit des comptoirs, pour les assortir à loisir et les envoyer à destination en saison favorable.

D'ailleurs l'exemple de leurs devanciers démontrait assez aux Français la nécessité des relâches : celui des Hollandais qui possédaient au Cap de Bonne-Espérance à la fois un port de refuge, de ravitaillement et un entrepôt commercial, était particulièrement frappant.

Mais, avant de chercher en quels endroits s'imposait l'établissement de ces escales et quels services elles pouvaient rendre, il est nécessaire d'indiquer, au moins sommairement, quelles notions avaient alors les Français de la navigation de l'Inde et quelles routes ils furent amenés à fréquenter. Le fait essentiel, pour les traversées dans l'Océan Indien, c'est l'alternance saisonnière des moussons ; or, au début, l'inexpérience, l'ignorance même des Français à ce sujet sont visibles ; leurs premiers voyages de Madagascar vers l'Inde ne sont nullement réglés sur ces vents périodiques : ainsi le *Saint-Paul*[1], destiné à la mer Rouge, quitte Fort-Dauphin en octobre 1665 et, incapable de gagner au Nord contre la mousson, y revient en avril 1666 ; de même, les vaisseaux qui transportent le Directeur Caron dans l'Inde, le *Saint-Jean* et le houcre *Saint-Louis*, partis de Fort-Dauphin le 15 octobre 1667, mettent quatre mois, à cause de la mousson du N. E., pour se rendre à Surate (13 février 1668) ; le voyage de la seconde flottille destinée à l'Inde, la *Force*, l'*Aigle d'Or* et la *Marie*, montés par le Directeur de Faye et par F. Martin, dure cinq mois, du 16 octobre 1668 au 10 mars 1669, et pour la même raison.

Mais bientôt les Français s'instruisirent du mécanisme des moussons : l'escadre de la Haye fit, en août et septembre 1671, par celle de S. O., une traversée rapide de Madagascar à Surate. Et, vers 1674 ou 1675 les principes de la navigation de l'Inde étaient connus : à ce moment l'abbé

1. Armement de 1665.

Carré[1], dans une *Instruction pour naviguer directement des côtes de France à Saint-Thomé*[2], conseille, suivant l'exemple des Anglais, de partir en janvier ou février au plus tard et de relâcher aux îles du Cap Vert, puis aux Comores (il ne parlait pas du cap de Bonne-Espérance, parce que la France était alors en guerre avec la Hollande); de cette façon on arrivait dans l'Océan Indien pour profiter de la mousson du S. O. et gagner facilement la côte de Coromandel.

Par la suite, comme de longtemps la Compagnie des Indes Orientales n'arma de vaisseaux que pour Surate, elle ne les expédiait guère qu'en mars ou au plus tôt en février: ils parvenaient ainsi dans le canal de Mozambique encore à l'époque de la mousson du S. O., mais assez tard pour ne se point présenter à la côte de Malabar avant les tempêtes violentes de fin septembre ou octobre (tempête éléphant); si elles n'étaient pas terminées, les navires se réfugiaient à Goa ou à Bombay, d'où ils gagnaient Surate en louvoyant: c'est la route dont le Directeur Céberet faisait la théorie en décembre 1697[3].

Quant à la navigation vers la côte de Coromandel, elle exigeait, pour être effectuée avec sécurité, un départ moins tardif, si l'on voulait que les vaisseaux fussent arrivés dans l'Inde avant la fin de la mousson de S. O.; on savait en effet que, le long de cette côte, la force du vent et du courant rendait très difficile la navigation vers le Nord contre la mousson; de plus la fin de celle du S. O. était marquée, en octobre, par de gros temps, fort dangereux pour les navires devant un littoral dépourvu de ports naturels;

1. Agent de Colbert dans l'Inde; voir notre ouvrage: *La Compagnie des Indes Orientales et François Martin*, p. 85.
2. AC. C² 62, f. 295.
3. Mémoire à Pontchartrain; AC. C² 7, f. 192.

aussi fallait-il parvenir à destination avant ce moment. C'est pourquoi les vaisseaux envoyés de France à Pondichéry après 1683 partaient en janvier ou au moins en février.

Au bout de quelques années les connaissances des Français se précisèrent, notamment sur les moussons du golfe du Bengale. On le voit surtout dans les mémoires de Faucher, capitaine du *Gaillard*, bloqué dans le Gange de 1693 à 1698. Il ne s'occupait point des vaisseaux partis de France en bonne saison, c'est-à-dire de janvier à mars, pour lesquels la navigation était alors considérée comme usuelle, mais de ceux qui mettaient à la voile plus tard, en avril ou mai : s'ils arrivaient avant la fin de septembre dans le canal de Mozambique, ils y pouvaient encore donner, puis, après escale aux Comores, ils trouveraient vers le 9° Lat. S. des vents d'Ouest, qui leur feraient facilement doubler le cap Comorin. Faucher parlait ici, vraisemblablement, de la mousson d'Ouest qui souffle, entre octobre et mars, au Sud de l'Équateur jusque vers 10° Lat. S., à l'Est de 56° Long. E[1]. Ceylan reconnu, les vaisseaux, s'il était trop tard pour longer la côte de Coromandel, par exemple en novembre ou décembre, devraient faire route à l'Est jusqu'à la côte d'Arakan. — A défaut du canal de Mozambique, il fallait prendre la grande route (à l'Est de Madagascar), suivre le 37 ou 38° Lat. S., se repérer au besoin sur les îles Saint-Paul et Amsterdam, jusqu'à la longitude 82 ou 83° E., avant de redresser sa route vers le Nord pour venir aborder à la côte d'Orissa[2]. Il a été dit ailleurs comment cette navigation, recommandée par Faucher pour démontrer qu'on pouvait venir en toute saison au Bengale, est tout à fait conforme à celle qu'indiquent les *Instructions nautiques*

1. *Océan Indien, Instructions générales*, p. 2.
2. *Instruction pour le voyage de France à Bengale.* AC. C² 64, f. 219-221.

sur le golfe du Bengale pour les vaisseaux qui n'y parviennent qu'après l'établissement de la mousson du N. E.[1].

Mais les connaissances acquises par les Français sur les deux grandes moussons apparaissent plus nettement encore dans les réponses du même capitaine Faucher, revenu en France, aux questions posées par le Secrétaire d'État de la Marine, Pontchartrain (1698)[2] : celle du Nord, déclare-t-il, dont la direction varie du N. E. jusqu'au N. O., commence au début d'octobre, souvent le 15 et même à la fin du mois, et dure jusqu'à la fin de février, avec temps clair; la mousson du Sud souffle de fin février jusqu'à fin septembre, les vents souvent violents, variant du S. O. au S. E., avec pluies fréquentes[3] ; par cette mousson du Sud le courant porte au N. E. le long de la côte d'Orissa, et vers le Sud par celle du Nord. Il en conclut que pour être en bonne saison dans le golfe du Bengale il y faut arriver de mai à fin septembre et que le départ doit s'en effectuer dans la première quinzaine de janvier; puis il indique les routes à suivre, celle du canal de Mozambique ou la grande route; au retour celle-ci, avec escale à Bourbon.

Enfin une carte manuscrite de 1714 (jointe aux pièces du procès du comte de Toulouse contre la Compagnie des Indes Orientales) représente avec précision ces mêmes routes, d'après l'expérience acquise par cinquante ans de pratique des mers des Indes[4]. Elle est conforme à la navigation des vaisseaux français entre 1698 et 1706, époque des armements les plus nombreux et les plus réguliers de la Compagnie des Indes Orientales.

1. Voir notre ouvrage, *La Compagnie des Indes Orientales et François Martin*, p. 333, note 1.
2. AC. C² (Marine et Personnel) 9. La lettre de Faucher à Pontchartrain pour accompagner ce Mémoire est du 12 septembre 1698.
3. Pour cette description très exacte des moussons, cf. *Océan Indien, Instructions générales*, p. 2.
4. BN. Ms. fr. 9555, f. 224.

Au départ de France, les vaisseaux s'appliquaient à doubler d'assez près le cap Finisterre, puis allaient reconnaître les Açores ou les Canaries pour vérifier leur longitude et s'engageaient au plus vite dans la zone des alizés qui les menaient très aisément jusque vers l'Équateur; ensuite ils gagnaient au Sud le plus rapidement possible, nonobstant les calmes équatoriaux, mais évitaient de se rapprocher de l'Afrique, crainte des courants qui auraient pu les entraîner vers le Gabon[1] et parce qu'ils y auraient rencontré la mousson côtière du Sud. Ils cinglaient droit vers le Sud, bien à l'Ouest de Sainte-Hélène, pour franchir la zone des alizés du S. E.; ils trouvaient, vers le tropique du Capricorne, les vents variables, le plus souvent d'Ouest, qui leur permettaient de doubler facilement le cap de Bonne-Espérance; ils allaient toujours le reconnaître pour s'assurer de leur longitude[2].

Cette navigation était réglée, pour le moment du départ, par la nécessité de profiter, dans l'Océan Indien, de la mousson du S. O. jusqu'à l'arrivée dans l'Inde. Aussi à partir du Cap, la carte de 1714 porte deux routes: pour les vaisseaux partis en janvier, celle du canal de Mozambique ou route ordinaire, la plus fréquentée au XVIIe siècle; elle passait par les Comores, puis longeait la côte d'Afrique (où le courant portait en effet vers le N. E. pendant la mousson du S. O.) ; on gagnait ainsi facilement la zone de cette mousson qui, soufflant régulièrement avec temps clair, menait les navires soit directement à la côte de Malabar,

1. Contre-courant équatorial. Voir d'Après de Mannevillette, *op. cit.*, p. 17.

2. Cf., d'Après de Mannevillette, la navigation d'Europe au Cap, *op. cit.*, p. 4-27. Ajoutons qu'entre le 30° et le 40° S. cette navigation était facilitée par le *courant traversier* qui porte à l'Est, à partir du 22° ou 25° O. jusqu'au 7° ou 8° O.

soit, par le Nord des Maldives, au cap Comorin, et, par le Sud de Ceylan, à la côte de Coromandel et au Bengale.

Quant aux vaisseaux partis de France seulement en avril, ils prenaient généralement la grande route, aussi représentée sur la carte de 1714 : elle passe bien au Sud de Madagascar (où l'on utilisait les vents généraux d'Ouest), puis à Bourbon, gagne dans l'Est jusqu'à la longitude du cap Comorin où elle se redresse vers le Nord et la côte de Coromandel (grâce aux alizés du S. E. puis, au delà de l'Équateur, à la mousson du S. O.)[1].

La navigation de retour était réglée par deux nécessités essentielles : 1° se servir de la mousson du N. E. pour quitter l'Inde ; 2° doubler le Cap en bonne saison. Aussi le départ devait-il se faire en janvier, tant de Surate que du Bengale ou de Pondichéry, pour profiter du vent, du courant favorables et de la belle saison (d'octobre à fin février)[2]. La carte de 1714 indique, pour ce voyage, le même trajet que la grande route de l'aller, par Bourbon : sortis de la zone de la mousson du N. E., les vaisseaux gagnaient, après la région de calmes équatoriaux, celle de l'alizé du S. E. jusqu'au delà de cette île[3]. Il s'agissait d'arriver au Cap avant la mauvaise saison, c'est-à-dire avant juin, car si les vents généraux d'Ouest permettaient toujours de le doubler facilement en venant de l'Atlantique, la force de ces vents, de juin et même du 15 mai à fin août[4], rendait ce même passage très pénible et incertain en sens inverse ;

1. D'Après de Mannevillette indique, pour la grande route, la même navigation ; *op. cit.*, p. 134-135. — Cf. *Océan Indien, Instructions générales*, p. 108.
2. *Id.*, p. 123.
3. *Id.*, p. 135 et suiv.
4. Vents provoqués par l'anticyclone d'hiver sur l'Afrique australe, saison des coups de vent et du mauvais temps. (D'Après de Mannevillette, *op. cit.*, p. 23 ; *Océan Indien, Instructions générales*, p. 17-21.)

au contraire jusqu'en mai les vents, soufflant généralement du S. E. [1], permettaient aux navires de gagner sans peine ni retard l'Océan Atlantique. Du Cap, les alizés du S. E. les conduisaient rapidement jusqu'à l'Équateur ; la route de la carte de 1714 passe près de Sainte-Hélène et de l'Ascension, utiles à reconnaître, puis à l'Ouest des îles du Cap Vert, par les Açores et aboutit à la Corogne où, depuis l'alliance franco-espagnole, on pouvait se rafraîchir et se renseigner avant d'arriver aux côtes de France.

Telles étaient les routes habituellement suivies par les vaisseaux, surtout depuis 1698 : ceux qui étaient destinés à Pondichéry et Bengale partaient alors en janvier ou février (sauf retard contraire aux instructions) ; ceux qui étaient armés pour Surate, mettaient régulièrement à la voile en avril. Repartis de l'Inde au début de l'année, les uns et les autres revenaient en France en juillet ou août.

En quelles terres pouvaient-ils donc trouver, au cours de ces longues navigations, les relâches indispensables ? Dans l'Océan Atlantique, ce ne pouvait être ni au Brésil, ni sur la côte d'Afrique ; de celle-ci les écartait la crainte des courants et des vents contraires du Sud [2], et, du Brésil, le retard inévitable qu'entraînait cette escale : l'exemple désastreux de l'expédition Montdevergue en 1666 la fit abandonner pour toujours, au moins pour le voyage d'aller.

Or il fallait, pour que la première relâche fût vraiment utile, qu'elle ne fût pas trop près de France, car, dans ce dernier cas, les vaisseaux n'auraient pas eu encore besoin de grands secours et l'on risquait de perdre, par quelque retard, la mousson de S. O. dans l'Océan Indien. De là le

1. A cause du cyclone d'été sur la même région.
2. Cf., d'Après de Mannevillette, *op. cit.*, p. 5-6.

peu d'importance des escales des Canaries et même des îles du Cap Vert : les premières étaient d'ailleurs espagnoles et par conséquent souvent interdites par la guerre ; les secondes, portugaises, n'étaient guère utiles que pour y prendre de l'eau et un peu de vivres frais ; de même les relâches de Gorée ou du Cap Vert.

C'est ce qui explique, au contraire, l'importance de celle du Cap, où les vaisseaux, parvenus à plus de la moitié de leur navigation, avaient besoin de renouveler leurs provisions et de remettre leurs malades ; de plus il leur était indispensable de le reconnaître pour vérifier leur longitude et pour choisir, suivant la saison, entre le canal de Mozambique et la grande route. Aussi le cap de Bonne-Espérance était alors la relâche la plus parfaite sur la route de l'Inde [1] ; de là la persistance des ambitions des Français sur cette partie de l'Afrique et la prédilection de leurs marins pour cette escale, en temps de paix.

En dehors du Cap, s'offrait celle de Madagascar, qui sera la première choisie et dont les conditions naturelles étaient en effet favorables puisque, de là, on pouvait facilement, en mousson du Sud, remonter le canal de Mozambique.

Enfin, tant que cette route fut préférée, les Mascareignes ne pouvaient offrir qu'une relâche de valeur secondaire : elles étaient trop à l'Est, en dehors de la route ordinaire ;

1. Aujourd'hui, au contraire, les *Instructions nautiques* conseillent de le doubler très au Sud, vers le 40° S., et de ne pas remonter vers le Nord avant d'avoir atteint le 28° ou 30° E. pour profiter des courants et vents favorables (*Océan Indien*, *Instructions générales*, *op. cit.*, p. 101). Mais au XVII[e] siècle, en dehors de la nécessité de la relâche pour les vaisseaux et les équipages, l'imperfection des instruments nautiques rendait indispensable la vérification, par la vue de la terre, de la latitude et surtout de la longitude. — Pour les instruments alors en usage, voir l'*Hydrographie* du P. Fournier, p. 608 (mesure pratique de la longitude par l'horloge), p. 489 et 493 (mesure de la latitude par l'astrolabe et l'arbalète).

de plus, elles étaient très loin d'Europe. Au contraire les vaisseaux pouvaient trouver de grands avantages à s'y arrêter dans leur navigation de retour.

Pour celle-ci, la côte occidentale de l'Afrique australe pouvait aussi fournir d'excellentes escales, puisqu'on y parvenait après avoir doublé le Cap ; de même Sainte-Hélène que l'on rencontrait presque nécessairement sur son chemin.

Telles étaient les régions où les Français pouvaient tenter de créer des établissements de relâche sur la route de l'Inde : les seules vraiment dignes d'attirer leur attention et leurs efforts étaient les côtes de l'Afrique du Sud et les îles situées à l'entrée de l'Océan Indien. Or les meilleurs ports, Sainte-Hélène, le Cap et Maurice, étaient déjà occupés par les Anglais ou les Hollandais : le problème n'était donc pas de solution facile.

BIBLIOGRAPHIE

Manuscrits.

I. *Archives du Ministère des Colonies.*

1° Série B (Ordres du Roi et Dépêches).
2° Série C² (Inde)[1].
3° Série C³ (Bourbon), vol. 1 à 4.
4° Série C⁴ (Ile de France) 1.
5° Série C⁵ (Madagascar) 1.
6° Code historique de Bourbon et de l'Ile de France, F. 205.

II. *Archives Nationales.*

T* 1169, François Martin, *Mémoires*.
Archives de la Marine : Série B² (Dépêches et Ordres du Roi).
Série B⁴ (Campagnes).

III. *Bibliothèque Nationale.*

Fr. 6231. *Mémoire sur la Compagnie des Indes Orientales* (1642-1720).
Fr. 9555.

IV. *Archives du Ministère des Affaires Étrangères.*

Fonds Asie, vol. 2.

V. *Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine.*

Pf. 218 (Bourbon). — Pf. 219 (Ile de France).
Mémoires, vol. 61, 85.

Documents imprimés.

Morizot, *Relations véritables et curieuses de l'île de Madagascar et du Brésil* (Voyage de François Cauche), Paris, 1651, in-4.

1. Pour les détails, voir notre ouvrage : *La Compagnie des Indes Orientales et Fr. Martin*, Bibliographie.

Prince Roland Bonaparte, *Les premiers établissements des Néerlandais à Maurice*, Paris, 1890, in-4.

Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar (publiée sous la direction de A. Grandidier, etc...), Paris, in-8, II, 1904; III, 1905.

De Flacourt, *Histoire de la grande île Madagascar*, Paris, 1658, in-4.

Clément, *Lettres, Instructions et Mémoires de Colbert*, Paris, 1862-1882, 7 vol. in-8.

Souchu de Rennefort, *Mémoires pour servir* à *l'histoire des Indes Orientales*, Paris, 1688, in-4.

Carpeau du Saussay, *Voyage de Madagascar*, Paris, 1722.

Du Bois, *Les voyages faits par le sr Du Bois aux îles Dauphine ou Madagascar et Bourbon ou Mascarenne, ès années 1669, 1670, 1671 et 1672*, Paris, 1674.

La Roque, *Voyage de l'Arabie heureuse*, Paris, 1716.

Le Gentil, *Nouveau voyage autour du monde*, Amsterdam, 1728, 2 vol. in-12.

Vignols, *Un projet français formé en 1716 pour enlever aux Hollandais leur colonie du Cap et leur flotte des Indes*, Revue de Géographie, 1890, t. XXVII, p. 43-48.

Principaux ouvrages cités.

A. Grandidier, *Histoire de la Géographie de Madagascar*, Paris, 1892, in-f°.

Malotet, *Étienne de Flacourt ou les origines de la colonisation française à Madagascar (1648-1661)*, Paris, 1898, in-8.

Froidevaux, *Reconnaissances et projets d'établissements français sur la côte occidentale de l'Afrique australe sous le règne de Louis XIV (1666-1670)*, Revue Coloniale, 1899, p. 377, 457, 502 et 571.

Theal, *History of South Africa under the administration of the dutch East India Company (1652 to 1795)*, Londres, 1897, 2 vol. in-8.

Guet, *Les origines de l'île Bourbon*, Paris, 1885, in-8.

Hermann, *La colonisation de l'île Bourbon*, Bulletin de la Société des Sciences et Arts de l'île de la Réunion, années 1886, 1887 et 1888.

Magon de Saint-Elier, *Tableaux historiques, politiques et pittoresques de l'Ile de France*, Port-Louis, 1839.

A. d'Epinay, *Renseignements pour servir à l'histoire de l'Ile de France, jusqu'à l'année 1810*, Ile Maurice, 1890, in-8.

D'Après de Mannevillette, *Instructions sur la navigation des Indes Orientales et de la Chine pour servir au « Neptune oriental »*, 2e édition, Paris, 1775.

De Kerhallet, *Manuel de la navigation à la côte occidentale d'Afrique*, Paris, 1852.

Océan Indien, Instructions générales, Service hydrographique de la Marine, Paris, 1887.

Instructions nautiques sur Madagascar et les îles de l'Océan Indien, Id., Paris, 1885.

Instructions nautiques sur le golfe du Bengale, Id., Paris, 1897.

Abréviations.

AC. Archives du Ministère des Colonies.
AN. Archives Nationales.
AM. Archives de la Marine.
BN. Bibliothèque Nationale.
Aff. Etr. Archives du Ministère des Affaires Étrangères.

LES ESCALES FRANÇAISES
SUR LA ROUTE DE L'INDE
(1638-1731)

CHAPITRE PREMIER

LES ORIGINES, 1638-1664

Cauche à Maurice; Pronis et de Flacourt à Bourbon et à Fort-Dauphin.

Il va sans dire que les Français, dans leur recherche d'escales sur la route de l'Inde, ne procédèrent nullement par déduction méthodique; leur action fut toute empirique, inspirée par le désir d'imiter les Hollandais et de s'assurer les mêmes avantages qu'ils avaient au Cap. Le hasard ne fut même pas étranger à certaines de leurs entreprises, surtout à l'origine de leur apparition dans l'Océan Indien.

Ainsi, l'initiative particulière faillit procurer à la France une excellente relâche sur la route des Indes avant même que son commerce ne s'y fût porté, la future Ile de France elle-même: à partir de 1630 environ, d'entreprenants marchands de Dieppe armèrent des navires pour Madagascar et les îles voisines, surtout pour en rapporter de l'ébène [1]; le plus remarquable de ces voyages est celui de Cauche, l'auteur du premier livre détaillé sur Madagascar [2]. Mais

1. Voir Guet, *Les origines de l'île Bourbon*, p. 42; Malotet, *Etienne de Flacourt*, p. 36.

2. Morizot, *Relations véritables et curieuses de l'Ile de Madagascar et du Brésil, voyage dè François Cauche*, Paris, 1651, in-4. Cauche reconnaît, dans son avertissement au lecteur, qu'il n'est point lui-même l'auteur de ce récit; mais que le sieur Morizot, qui l'avait reçu chez lui à Dieppe lors de son retour, « ayant appris de moi mon voyage, le mit par écrit. »

nous croyons, plus encore que M. Grandidier[1], qu'on ne peut accepter sans fortes réserves le récit de ses allées et venues ; les erreurs, volontaires ou non, y sont nombreuses et une bonne partie manifestement inexacte. Sans entrer dans une critique détaillée de cet ouvrage, nous n'en retiendrons que ce qui concerne l'entreprise de l'île Maurice. Cauche ne relate qu'un seul voyage ; il serait parti de Dieppe sur le *Saint-Alexis*, capitaine Alonse Goubert, le 15 janvier 1638 pour faire la course sur les vaisseaux espagnols, et dans la mer Rouge sur les Mores et les Gentils ; en route, ou devait laisser une habitation à Maurice. Après diverses aventures, le vaisseau parvient dans les eaux des Mascareignes ; il aborde le 25 juin à l'île Diégo Roïs (Rodrigues) : « Nous y descendîmes et y abordâmes les armes de France contre un tronc d'arbre par les mains de Salomon Gobert (troisième pilote). Notre navire fut toujours en mer, n'ayant pu ancrer, le fond y étant trop bas[2]. » Puis ils vont à Mascareigne, déserte comme la précédente : « Nous y arborâmes aussi les armes du Roi. » Cauche, qui n'y séjourna que vingt-quatre heures, eut néanmoins le temps de constater l'abondance en cette île d'eau excellente, de gibier, poisson et fruits. Enfin ils allèrent à Sainte-Appollonie « en l'intention de l'habiter », mais, étant entrés au port du S. E., ils trouvèrent la place prise par les Hollandais qui y bâtissaient un fort et avaient donné à l'île le nom de *Maurice*. Il fut permis aux Français d'y entrer, de pêcher et chasser ; vingt-quatre heures après, ils vont ancrer au port du N. O. défendu par six Hollandais ; il y avait là un navire anglais de 500 tx. venant de Bantam chargé d'épices : les Anglais offrirent à Goubert de l'aider à chasser les Hollandais de l'île ; mais les Français n'y voulurent point consentir, à cause de l'alliance qui unissait la France aux Provinces Unies et, au bout de quinze jours, ils quittèrent l'île pour

1. *Histoire de la géographie de Madagascar*, p. 41, note K.
2. Cauche, p. 7.

aller fonder fin juillet à Madagascar l'établissement de la baie de Sainte-Luce. Après six mois de séjour, la petite colonie française, décimée par les maladies, se transporte au port .Sainte-Claire, à huit lieues plus au Sud où elle végéta un an entier.

Ce récit de Cauche a été généralement accepté, dates comprises, notamment par Guet et Malotet: or il ne paraît vrai qu'en partie et fort incomplet si on le rapproche des document hollandais relatifs à l'occupation de Maurice. Il y eut, non pas un, mais deux voyages du *Saint-Alexis*, l'un en 1638 où il ne toucha point à Madagascar, l'autre en 1640 qui est celui raconté par Cauche.

En novembre 1637, la Chambre d'Amsterdam de la Compagnie des Indes Orientales avait décidé d'occuper effectivement l'île Maurice. Le *Maen* mit à la voile le 31 décembre avec Goyer, le futur commandant, et 30 hommes, arriva le 6 mai à Maurice au port du S. E. dont Goyer prit possession et où il commença la construction d'un fort : Ses rapports officiels et ceux des autres fonctionnaires hollandais, écrits au fur et à mesure des événements, sont bien autrement dignes de foi que la narration de Cauche[1]. Le 31 juillet 1638, Goyer écrit aux Directeurs de la Compagnie qu'une flûte de Dieppe, capitaine Salomon Gouerte[2], est arrivée le 6 juin au port du S. E. ; le capitaine lui a déclaré qu'il n'avait atterri que pour se ravitailler, mais Goyer pense qu'il restera longtemps pour compléter sa cargaison d'ébène : « Quoiqu'il faille se méfier des Français, surtout de ceux de Dieppe, nous avons si peu de monde ici que nous ne pouvons les empêcher de charger du bois d'ébène ; nous aurons assez à faire pour garder le fort quand la flûte le *Maen* sera partie[3]. » Et d'après une seconde lettre

1. Rol. Bonaparte, *Le premier établissement des Néerlandais à Maurice*. — *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, II et III.
2. Salomon Goubert, fils du capitaine Alonse Goubert, n'étaient en réalité que le troisième pilote.
3. *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, II, p. 469.

datée du port S. E. le 20 décembre 1638, on voit qu'en effet les Français, qui s'étaient transportés au port du N. O. alors désert, étaient restés six mois dans l'île ; les Hollandait qui avaient fini le fort en août allaient de temps à autre surveiller leurs agissements, toujours mécontents de leur voir couper de l'ébène. Au commencement de décembre, les Français déclarèrent vouloir partir et les officiers hollandais y consentirent par délibération motivée le 12 décembre 1638. Le vaisseau français leva l'ancre quelques jours après, emportant la lettre de Goyer à sa Compagnie [1].

On voit donc qu'il n'y a nul rapport entre ces faits qui semblent incontestables et le récit de Cauche. Au contraire celui-ci coïncide d'une façon frappante avec les documents hollandais de 1640. D'après une lettre de Van Diémen aux Directeurs de Batavia, 12 décembre 1641, et le rapport de Adrien Van der Stel [2] au Gouverneur de Batavia, pour les années 1640-1641 [3], le navire français (le *Saint-Alexis*) venant directement de France « a mouillé *pour la seconde fois* dans le port du N. O. », le 10 juin 1640 ; son capitaine Salomon Gouverte (Goubert), avait mission de charger du bois d'ébène et de prendre possession de l'île. Comme le gouverneur s'y opposa, Goubert protesta par écrit et partit le 21 pour Madagascar. Non seulement la durée indiquée de la relâche du vaisseau français, mais toutes les circonstances particulières sont les mêmes que dans le livre de Cauche. Comme lui, Van Diémen parle d'un navire anglais le *Williams* chargé de poivre, revenant de Malabar et mouillé alors dans le port N. O., d'où il partit le 31 juillet pour l'Angleterre. D'autre part, le rapport de Stel déclare que les Français avaient à bord de leur vaisseau un yacht de 40 last (80 tx.) qu'ils avaient l'intention de remonter

1. Lettre de Goyer, *Collection, etc.*, II, p. 470, — Procès-verbal de la délibération des officiers hollandais, 12 décembre ; R. Bonaparte, p. 46.
2. Successeur de Goyer révoqué en 1639.
3. *Collection, etc.*, II, p. 497, 506 et 508. — R. Bonaparte, p. 48 et 51.

à Madagascar pour faire la course dans la mer Rouge[1] ; or Cauche dit bien que le *Saint-Alexis* portait les pièces démontées d'une barque de 100 tx., qu'ils mirent à l'eau plus tard à Madagascar, pour aller dans la mer Rouge, « suivant notre premier dessein[2]. »

De ce rapprochement de textes, de valeur documentaire évidemment très différente, nous croyons pouvoir conclure :

1° Que le *Saint-Alexis* avec Goubert et probablement Cauche fit un premier voyage à Maurice où il chargea une cargaison d'ébène après six mois de séjour au port du N. O., où il n'y avait point alors de poste hollandais et qu'il revint en France en 1639 ;

2° Que les armateurs, encouragés par ce premier succès et désireux d'occuper l'excellent port où avait mouillé leur navire, le renvoyèrent en janvier 1640 ; que dans ce voyage, raconté par Cauche mais antidaté par lui de deux ans, les Français auraient pris possession de Rodrigues, de Mascareigne ; mais, trouvant à Maurice le port N. O. occupé par les Hollandais, ils auraient dû renoncer à leur dessein de colonisation et se rendre à Madagascar.

Remarquons qu'en plaçant cette arrivée de Cauche à Madagascar en juillet 1640 et non comme il le prétend en juillet 1638, la vraisemblance de son récit ultérieur n'en est pas autrement altérée. Car si les dates indiquées par lui sont très précises, en forme de journal, jusqu'à son arrivée à Rodrigues (25 juin)[3], elles deviennent ensuite beaucoup plus vagues ; Cauche ne compte plus guère que les intervalles de temps écoulés et ces intervalles sont considérables, sans qu'on voie bien à quoi le petit groupe français put les employer : il resta six mois à la baie Sainte-Luce, un an à la baie Sainte-Claire, etc... D'ailleurs dans la relation

1. R. Bonaparte, p. 52.
2. Cauche, p. 18.
3. Cauche, p. 7.

même de ce séjour de Cauche à Madagascar, beaucoup de choses sont très suspectes ou même certainement fausses : par exemple sa traversée de l'île d'E. en O., imaginaire, d'après M. Grandidier, les rares détails topographiques qu'il donne étant faux [1]; ou encore un voyage qu'il aurait fait à la mer Rouge, d'août 1642 à novembre 1643, sur la barque apportée démontée à bord du *Saint-Alexis* [2]; or il avait déjà dit qu'en mars 1640 (?) Goubert était reparti pour la France sur cette même barque [3]. Outre cette contradiction flagrante, il y a des erreurs manifestes : Pronis et Foucquembourg seraient arrivés à Madagascar sur le *Saint-Louis* en mars 1642 ; or ils n'y parvinrent qu'en septembre ; même fausse date pour l'arrivée du *Saint-Laurent*, second navire de la Compagnie Rigault (mai 1642 au lieu de mai 1643) [4]. Ailleurs des « omissions » surprenantes : il prétend que le *Saint-Alexis* était en si mauvais état, dévoré par les vers depuis la quille jusqu'à la ligne de flottaison, qu'il fallut l'abandonner à Madagascar [5]; or de Flacourt qui fit plus tard une sorte d'enquête sur place et près des anciens matelots de ce navire, assure que Goubert et son équipage avaient tant emprunté à la grosse aventure à Dieppe qu'ils craignaient de n'avoir pas une cargaison suffisante pour rembourser leurs dettes et les intérêts de 60 à 80 °/₀, aussi avaient-ils volontairement laissé couler leur vaisseau, encore fort bon [6]. De même Cauche relate son retour en France sans préciser sur quel bâtiment : en réalité, ce fut sur le *Saint-Laurent* qui toucha à Camaret en juin et à Dieppe le 21 juillet 1644.

Sans doute, on ne peut trouver à tant d'inexactitudes une explication suffisante dans ce fait que Cauche n'est pas

1. Cauche, p. 42. — *Collection, etc.*, II, p. 440.
2. Cauche, p. 105-110.
3. *Id.*, p. 20 et suivantes.
4. *Id.*, p. 88 et suivantes.
5. *Id.*, p. 19-20.
6. De Flacourt, p. 194.

personnellement l'auteur de sa narration, transcrite par le sieur Morizot : ses fausses déclarations sont évidemment volontaires et principalement l'omission du récit du premier séjour à Maurice en 1638. Pourquoi donc tant de mauvaise foi ?

On en peut imaginer des raisons générales : les corsaires qu'étaient ces hardis marins dieppois qu'on voit dans le récit même de Cauche enlever et piller plusieurs vaisseaux ne tenaient pas sans doute à projeter une trop vive lumière sur le détail de leurs opérations. Puis, c'est évidemment pour forcer l'intérêt de son ouvrage que Cauche s'attribue des voyages sur lesquels il avait recueilli quelques renseignements à Madagascar, comme sa traversée de l'île et sa navigation à la mer Rouge. Mais surtout il ne faut pas oublier ce qui semble, d'après l'*Avertissement au lecteur*, avoir été l'objet principal de son livre : il y déclare qu'il a préféré quitter Madagascar plutôt que de se soumettre à la sommation de Pronis et de Foucquembourg qui voulait l'obliger, ainsi que ses compagnons, à venir habiter avec eux, et il reproduit le texte de ce commandement[1]. C'est probablement là, en dehors des raisons particulières qu'il pouvait avoir de dissimuler le premier voyage du *Saint-Alexis* à Maurice pour masquer l'échec du second, qu'il faut chercher le motif pour lequel il a antidaté de deux ans son arrivée à Madagascar : il a voulu faire croire qu'il y était établi depuis beaucoup plus de temps qu'en réalité et donner ainsi plus de fondement aux réclamations qu'il pouvait élever contre les agents de la Compagnie Rigault.

Quoi qu'il en soit, le double passage du *Saint-Alexis* à Maurice semble bien établi par les documents hollandais ; et on en peut conclure que cette tentative de marins dieppois pour s'y installer a une portée beaucoup plus grande

1. En lui attribuant la date du 8 avril 1643, alors qu'il dit lui-même (p. 110) n'être revenu de la mer Rouge qu'en novembre 1643 !

qu'il ne résulterait du simple récit de Cauche : après un premier séjour de reconnaissance, où les Français, on ne l'a point assez remarqué, n'arrivèrent à Maurice alors déserte que quatre semaines après les Hollandais, les armateurs, croyant sans doute que ceux-ci n'avaient pas persisté dans leur occupation si récente ou plutôt qu'ils se contenteraient du port du S. E., conçurent et entreprirent de réaliser un projet de colonisation d'une partie au moins de l'île : peu ne s'en fallut donc que les Français, dès leur apparition dans la mer des Indes, n'y acquissent la relâche précisément la meilleure et dont ils ne s'emparèrent effectivement que près d'un siècle plus tard.

Rien n'indique en tout cas dans la relation de Cauche que ces prises de possession de Rodrigues, de Mascareigne et ces projets sur Maurice fussent inspirés par le souci d'occuper des escales sur la route des Indes que d'ailleurs nos marins ne fréquentaient pas encore. Il en est de même pour les agents de la Compagnie Rigault, dont la colonisation de Madagascar était l'objet essentiel.

Aussi ne ferons-nous que rappeler la nouvelle prise de possession de Mascareigne par Pronis en 1642, le transfert de la petite colonie française de Sainte-Luce de Madagascar à Fort-Dauphin en 1643, choix qui n'était pas seulement dicté par la différence de salubrité, mais par les avantages du mouillage [1] : « Le port y est fort bon, déclare de Flacourt, et abrité des plus mauvais vents et l'abord commode non seulement pour les chaloupes mais aussi propre à bâtir barques et navires, et facile à les tirer de l'eau, et plus facile encore à les remettre en mer. Le pays commode pour recouvrer toutes choses nécessaires, soit à bâtir maisons, soit à trouver tout ce qu'il faut pour bâtir des

1. Sainte-Luce est un mouillage médiocre ; la mer y est agitée par les vents de S. E. et on n'y trouve de l'eau qu'en creusant des puits dans le sable. *Instructions nautiques sur Madagascar et les îles de l'Océan Indien*, p. 130.

barques et même des navires; les bois sont très proches[1].» Nous n'insisterons pas davantage sur l'exil à Mascareigne par Pronis de douze rebelles (1646) qui en furent les premiers colons français, sur l'arrivée de de Flacourt (décembre 1648), le retour des exilés de Mascareigne dont il fit une troisième fois prendre possession en lui donnant le nom de BOURBON (octobre 1649). Il ne négligeait pas la question des ports, et non content de celui de Fort-Dauphin il fit reconnaître et décrit ceux de la côte orientale, notamment la baie d'Antongil et l'île Sainte-Marie, dont il apprécie les avantages, surtout celui du mouillage dans l'anse occidentale[2]; il n'oublia pas non plus cette question dans sa description de Bourbon : « Elle n'a aucun port assuré, mais des rades. Il y a la meilleure qui est dans une anse située à l'Ouest Nord Ouest, qui est fort bonne, bon ancrage et fond de sable et bon abord pour les bateaux; c'est où est le grand étang. » De Flacourt avait donc discerné le premier la supériorité toute relative du mouillage de Saint-Paul[3].

1. De Flacourt, p. 197. — L'anse de Fort-Dauphin, d'après les *Instructions nautiques* (p. 132), a 9 ou 11 mètres d'eau; la tenue y est bonne, sauf par les vents de S. E. qui déterminent un fort ressac. De grandes précautions sont nécessaires pour y entrer à cause de vives brises du N. E., connues sous le nom de brises de Fort-Dauphin, qui produisent des courants portant au Sud avec une telle violence qu'ils rendent parfois difficile l'approche du mouillage. On peut trouver de l'eau en creusant des puits dans le sable, mais pour en avoir de potable il faut la chercher aux sources de l'intérieur des terres.

2. P. 27 et 28.

3. P. 258. — Sur la carte manuscrite de Bourbon, dressée par de Flacourt en 1653, Saint-Paul est désigné par cette indication « la baie du meilleur ancrage ». Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, Pf. 218, div. 2, pièce 1.

CHAPITRE II

MADAGASCAR, 1664-1672.

Fort-Dauphin; projets sur d'autres ports de l'île; les variations de Colbert sur l'escale de Madagascar.

Dès que l'on commença à parler en France d'une grande entreprise commerciale dans l'Inde, c'est tout naturellement à Madagascar que l'on songea comme escale puisque les Français y possédaient déjà un établissement et croyaient y rencontrer, d'après le livre de de Flacourt, de grands avantages. Dans un projet d'armement daté de 1663, encore relatif à la Compagnie de l'Orient et aux tentatives du duc de la Meilleraye [1], l'auteur anonyme déclare que non seulement il faut s'appliquer à l'exploitation des produits mêmes de l'île, mais qu'il convient aussi d'en faire un lieu « d'entrepôt et de rafraîchissements pour tous les vaisseaux qui auraient dessein de trafiquer aux Grandes Indes, à la mer Rouge et au Sein Persique ». Dès ce moment donc, nous voyons apparaître les deux idées qui vont simultanément inspirer toutes ces entreprises à Madagascar : celle de colonisation, celle d'acquisition d'une simple relâche.

Mais elles ne furent jamais complètement confondues. Quand l'aventurier hollandais H. Hugo prétendit indiquer les moyens d'établir une Compagnie pour faire le commerce des Indes dans le mémoire, fort optimiste, sur Mada-

1. *Mémoire en faveur de l'établissement fait par M. de la Meilleraye à Madagascar*, 1663. AC. C^5 1, liasse 1663, n° 2. L'armement que propose ce mémoire est probablement celui du vaisseau que cette même année 1663 le capitaine Kercadiou conduisit à Madagascar et qui fut le dernier expédié par le duc de la Meilleraye.

gascar, où, d'après M. Bouchard[1], l'académicien Charpentier puisa aussitôt après la matière de son célèbre opuscule, il distingue nettement, parmi les avantages de l'île, celui de l'entrepôt : « Il est absolument nécessaire de choisir et prendre un lieu et place la plus commode pour un rendez-vous, et s'en mettre en possession et la tenir comme capitale afin de s'y établir et rafraîchir en attendant les saisons propres pour naviguer dans toutes les côtes et mers orientales, pour établir audit lieu magasins des marchandises, que l'on rapporterait desdits pays afin de transporter en Europe, ainsi que les autres marchandises propres pour négocier selon les saisons, de ports en ports des lieux adjacents et circonvoisins, comme aussi la munir des choses nécessaires pour attirer de plus grandes conquêtes[2]... ». Cette station centrale, il recommandait de l'établir à Madagascar et insistait sur l'avantage de sa situation sur la route des Indes, sans oublier la facilité que l'on aurait d'y faire la course contre les Hollandais et les Anglais, obligés de passer à proximité.

C'est aussi par cette idée de la nécessité de placer à Madagascar le lieu de relâche pour les vaisseaux et d'entrepôt pour le commerce que concluait la brochure de l'académicien Charpentier, commandée et répandue par Colbert pour assurer des souscripteurs à la Compagnie des Indes Orientales[3]; l'auteur n'hésitait pas à déclarer que l'île possédait plusieurs ports « qui peuvent facilement contenir deux ou trois cents navires qui y seront à l'abri de tout vent. » Souchu de Rennefort, de son côté, le

1. *Pourquoi les Français abandonnèrent-ils Madagascar au XVIIe siècle ?* Positions des Mémoires présentés à la Faculté des Lettres pour l'obtention du Diplôme d'études supérieures (Histoire et Géographie), Paris, 1905, p. 9.

2. Mémoire du sieur Hugo, Hollandais, traduit en français, 1664. AC. C[5] 1, liasse 1665.

3. *Discours d'un fidèle sujet du Roi, touchant l'établissement d'une compagnie française pour le commerce des Indes Orientales*, 1er avril 1664, in-4.

déclare nettement : il s'agissait d'établir à Madagascar « l'entrepôt des Indes »[1].

Mais ce n'était là qu'un article du programme de Colbert et c'est à toute une entreprise de colonisation de l'île Dauphine que fut consacrée la première expédition de la nouvelle Compagnie. Sans doute, comme les Direcreurs le déclarèrent plus tard, ils désiraient seulement en 1665 « rendre le pays propre à servir d'entrepôt et de magasin général au commerce que ladite Compagnie désire établir dans les Grandes Indes, la Chine et le Japon[2] ». Sans doute, François Martin, dans ses *Mémoires*, discerne ce qu'il y avait de pratiquement utile au commerce de l'Inde dans ces projets sur Madagascar quand il montre la Compagnie décidée « à faire une espèce d'entrepôt au Fort-Dauphin où les vaisseaux qui viendraient de France destinés même pour aller aux Indes auraient eu ordre d'y mouiller, et de même les vaisseaux qui reviendraient des Indes chargés de marchandises pour France ; que ce serait là un comptoir général où l'on dirigerait les choses suivant les intentions de la Chambre Générale[3]... » Il n'en est pas moins vrai, comme il a été montré ailleurs, que c'est à un commencement d'exploration et de peuplement, en un mot à la colonisation de Madagascar, qu'était destiné l'armement de Beausse en 1665. Les ordres qu'il avait reçus d'envoyer des vaisseaux sur les côtes d'Afrique et de la mer Rouge n'étaient inspirés que par des visées commerciales : comme relâche, Madagascar devait suffire[4].

Cependant les instructions remises quelques mois plus

1. *Mémoires pour servir à l'histoire des Indes Orientales*, Paris, 1688, in-8, p. 7.
2. Requête présentée au Roi par la Compagnie des Indes Orientales, 19 février 1667. Dernis, I, p. 141.
3. Martin, *Mémoires*, f. 61.
4. Voir notre ouvrage *La Compagnie des Indes Orientales et F. Martin*, Ire partie, chap. Ier, par. II.

tard (17 novembre 1665) à de Montdevergue commandant la deuxième expédition, aux Directeurs Caron et de Faye, étaient moins exclusives. Il y était longuement question de l'île Bourbon où les chefs devaient chercher s'il n'existait pas quelque bon port ; et pour Madagascar, il leur était recommandé de ne point s'attacher au poste de Fort-Dauphin, s'il était reconnu, comme on commençait déjà à le dire, que le pays était malsain et éloigné de celui où se se faisait la traite du riz : ils devaient, sans y faire de dépenses, s'y installer provisoirement jusqu'à ce que toute l'île eût été explorée, puis, quand ils auraient trouvé l'emplacement le plus propre à fonder des établissements, procéder sans délai à leur installation [1].

On sait que devant les mauvaises nouvelles reçues de ce second armement et en présence de leur propre détresse financière, les Directeurs de la Compagnie commencèrent, dès la fin de 1667, à protester contre l'entreprise de colonisation qui, sous prétexte d'assurer une escale à leurs vaisseaux, engloutissait à Madagascar toutes leurs ressources (octobre 1667) [2].

Et dès l'année suivante les rapports des chefs de la deuxième expédition leur fournirent des arguments nouveaux et puissants. Ils constataient très nettement l'échec du projet de colonisation de l'île Dauphine, « le plus méchant pays du monde [3] », et ne retenaient plus que celui d'y établir une relâche sur la route des Indes. Et encore étaient-ils très hésitants sur le choix de son emplacement : Caron traçait de Fort-Dauphin une description lamentable [4] ; de Faye déclarait que l'incommodité d'y faire de l'eau [5], le climat malsain, l'absence de bois, la médiocrité du mouillage empêchaient d'y rien fonder d'utile.

1. Instructions, 17 novembre 1665. AC. C[5] 1, liasse 1665.
2. Dernis, I, p. 187.
3. De Faye à Colbert, 21 février 1668. AC. C[5] 1.
4. Caron à Colbert, 15 octobre 1667. *Id.*
5. Cf. *Instructions nautiques*, p. 132.

Ils se montraient mieux disposés pour la baie de Saint-Augustin, « où il y a une belle rivière d'eau douce excellente, ce serait un fort bon lieu de retraite pour les navires, allant et venant aux Indes [1] » et ailleurs : « Ce que l'on pourra faire de meilleur sera de faire un bon établissement à la baie de Saint-Augustin, avec un bon fort, muni et bien gardé, de bons magasins fournis de toutes les choses nécessaires pour les victuailles et équipements des vaisseaux » ; ils proposaient aussi de créer un entrepôt à la baie d'Autongil. Au total, ils semblaient peu confiants dans les avantages à espérer de ces tentatives, et insistaient sur la prodigieuse dépense qu'elles entraîneraient [2]. Leur opinion fut plus tard partagée par Goujon : « Vous ne devez attendre de Madagascar qu'un lieu d'entrepôt qui vous est absolument nécessaire pour le commerce des Indes ; la baie de Saint-Augustin me paraît plus propre que celle-ci (Fort-Dauphin), sans toutefois l'abandonner [3]. »

D'autres pensaient surtout aux baies de la côte occidentale [4]. Ainsi l'auteur de la *Relation des remarques qui ont éte faites sur les principales baies, anses et havres de l'île Dauphine et îles adjacentes* [5] (presque certainement de Grandmaison, capitaine du houcre *Saint-Denis*) est favorable à un établissement à Madagascar, comme relâche sur la route de l'Inde, mais hostile à la baie de Saint-Augustin, dépourvue de bois, de sol aride et sablonneux, de mouillage à la vérité bien abrité mais barré par un banc de sable qui empêche les gros navires d'y

1. Et en effet la baie Saint-Augustin, au sud du banc de Tulléar, présente plusieurs mouillages, dont le meilleur et le plus ordinaire est celui de Saolara, auquel mènent deux passes, au N. et au S. de l'île Nossy-Vé ; le mouillage y est de 11 à 36 mètres ; on fait eau dans la rivière Onilahy en la prenant à un mille dans l'intérieur (*Instructions nautiques*, p. 181).

2. Lettres de Caron, de de Faye, de Montdevergue, 14 octobre 1667, 21 et 23 février 1668. AC. C^5 1.

3. *Id.*, 1669.

4. De Flacourt avait parlé de bons ports sur cette côte mais sans en nommer aucun (Malotet, *op*, *cit.*, p. 188).

5. 22 février 1670. AC. C^5 1.

entrer : il recommande l'île Saint-Étienne, excellent mouillage, ou quelque autre lieu du voisinage : « On serait sur le passage ou du moins peu éloigné de la route des Indes[1]. » Un peu plus tard, de Champmargou présentait la même idée : « Il serait avantageux de faire un établissement à l'Ouest de l'île vers les baies qui sont au Nord du grand banc. Ce côté est beaucoup meilleur que celui de l'Est et serait bien plus commode pour rafraîchir les navires qui passent dans les Indes... l'on serait proche des lieux où se trouvent les mâtures, dont on serait facilement maîtres[2]. » Enfin, F. Martin attribue à de Faye lui-même le dessein de faire quelque grand établissement sur la côte occidentale quand elle aurait été reconnue, notamment à la baie des Masselages, qui, d'après ceux qui l'avaient visitée, présentait de grands avantages, surtout pour la confection des mâts[3]. Mais il ajoute que la mort de de Faye et le peu d'application qu'on mit à reconnaître les ports de cette côte occidentale firent échouer ces desseins. Lui-même restait attaché au premier établissement : « De tous les lieux que l'on tenait dans l'île de Madagascar, l'on peut dire néanmoins que le Fort-Dauphin était le plus avantageux et qui pouvait être conservé. Il aurait pu servir

1. Cette île Saint-Étienne, dont de Grandmaison indique fort exactement la latitude (14° 30'), est l'île Nossi lava, à l'entrée de la baie de Narendry (Narinda) (Grandidier, *Histoire de la Géographie de Madagascar*, p. 124).— D'après les *Instructions nautiques*, le mouillage situé au N. E. de Nossi lava est facilement accessible, même aux navires de fort tonnage, et bien abrité, à l'Ouest, des vents et de la mer, par l'île elle-même (p. 153).

2. *Mémoire de l'état où est présentement l'île Dauphine*, août 1671. AC. C[5] 1.

3. Martin parle ici, soit de la baie de Mahajamba, soit de la baie voisine, Bombetok, alors appelées Nouveau et Vieux Masselages (ce mot étant probablement la corruption du malgache Mahajamba, Grandidier. *Id.*, p. 121, 123). — D'après les *Instructions nautiques*, l'entrée de la première est pleine de rochers, mais un chenal sineux et étroit mène en longeant la côte orientale à un excellent mouillage par 8 ou 11 m. de fond (p. 159). Quant à la baie de Bombetok (*Instructions nautiques*, p. 157 et suiv.), on sait qu'elle abrite le port de Majunga. De Faye et Martin furent donc les premiers dont l'attention fut attirée par le lieu où se trouve aujourd'hui le principal établissement français de la côte occidentale de Madagascar.

de lieu de rafraîchissement aux vaisseaux qui passeraient de France aux Indes. Ce poste est dans la route que ces bâtiments doivent tenir puisqu'il faut reconnaître la pointe du Sud de cette grande île avant que de donner dans le canal de Mozambique. » Et il déclarait le mouillage « assez commode..... mais non pas sans risque..... particulièrement dans l'équinoxe de mars [1]. »

On voit donc, dans la plupart des documents de Madagascar et en dehors de toute idée de colonisation, persister le souci de chercher une solution pratique à ce problème des relâches : ainsi, l'auteur anonyme du *Mémoire sur l'état présent de l'île Dauphine*, 10 février 1668 [2], examine cette question pour le cas où l'on ne persisterait pas dans l'entreprise de Madagascar, remarque qu'il ne reste guère d'endroits avantageux à occuper sur la route des Indes, et, sans se prononcer nettement entre Fort-Dauphin ou la baie de Saint-Augustin, conclut avec logique et précision : « Sur quoi il nous paraît absolument nécessaire que la Compagnie occupe les postes de cette île Dauphine et de l'Est et de l'Ouest, quand il n'y aurait aucune sorte de commerce ni de profit à faire, mais avec le but seulement d'avoir des lieux forts à retirer les vaisseaux, à trouver des rafraîchissements et leur donner moyen de se reposer en attendant les vents, les moussons et les bonnes saisons, et, ce qui est le plus important, se rendre par là considérables à toutes les autres nations de l'Europe et principalement dans les Indes où l'on serait exposé à recevoir des injures sans avoir aucun moyen de s'en pouvoir revancher. » C'était fort bien dire, mais ni les Directeurs qui avaient toujours été hostiles à l'entreprise de colonisation, ni même Colbert quand les événements l'eurent ruinée, n'avaient gardé assez bon souvenir de l'île Dauphine pour

1. *Mémoires*, f. 62 et suiv., f. 36 v°.
2. Peut-être de Montdevergue.

reprendre les tentatives à cet unique point de vue de la relâche.

Au contraire, il a été montré ailleurs comment le Ministre, dans les premiers mois de 1669 et sans renoncer aux premiers résultats de colonisation obtenus à Madagascar, vint peu à peu à l'idée de transporter autre part, au Cap de préférence, l'escale commerciale des Français sur la route des Indes. Ses instructions du 8 mars à la Compagnie sont bien précises : il faut que les colons transportés ne comptent pour leur subsistance que sur la culture du sol et non sur les secours apportés par les vaisseaux ; les Directeurs défendront donc à leurs capitaines de toucher à Madagascar, qui ne sera plus qu' « un entrepôt de convenance et non de nécessité », et les navires devront l'éviter « jusqu'à ce que les habitants, par la culture de la terre, non seulement aient pourvu à leur subsistance mais même se soient mis en état d'avoir des vivres pour assister les vaisseaux »[1]. Des ordres très précis étaient envoyés en même temps et dans ce même sens à de Montdevergue, auquel il était recommandé d'occuper au plus tôt les baies Saint-Augustin et d'Antongil[2]. Enfin Colbert écrivait à Caron et à de Faye d'examiner soigneusement cette question de l'entrepôt à établir sur la route de France aux Indes, « en cas que celui de l'île Dauphine, par des raisons dont nous ne connaissons que trop le poids, ne puisse être bon à cet usage[3]... »

Donc Colbert, sans renoncer à coloniser Madagascar, abandonnait presque complètement l'idée d'y placer l'escale cherchée ; c'est qu'il croyait trouver mieux ailleurs et cela apparaît nettement, à cette fin de la même année 1669, dans les instructions qu'il rédigea pour de la Haye.

1. Mémoire sur l'état présent de la Compagnie orientale de France dans l'île Dauphine et dans les Indes. Clément, *Lettres, Instructions et Mémoires de Colbert,* III, 2e partie, p. 414-427.
2. Louis XIV à de Montdevergue, 9 mars. *Id.*, p. 427.
3. 31 mars. *Id.*, p. 436 et 439.

Dès les premiers mots, lui rappelant l'exemple des Hollandais et des Anglais, il lui recommandait instamment de « bien reconnaître dans la route, où les vaisseaux de la Compagnie pourraient faire quelque entrepôt » et examinait deux projets d'installation à Sainte-Hélène et au Cap. Pour le premier, dont il n'est pour ainsi dire point question ailleurs et qui n'eut aucune suite, Colbert se montre singulièrement hésitant et mal informé : « L'ambassadeur du Roi en Portugal a écrit depuis peu que cet établissement étant absolument nécessaire, on pourrait le faire dans ladite île de Sainte-Hélène d'autant que ce serait un passage commode pour toutes les Indes. Comme les Portugais ont une longue expérience et très grande connaissance de cette navigation, on doit facilement présupposer qu'ils savent l'établissement des Anglais dans ladite île, et qu'il y en a deux ou plusieurs de ce nom-là, ou qu'elle est assez grande pour y souffrir deux établissements. Il (de la Haye) s'en informera particulièrement[1]. » Mais il était beaucoup plus précis et plus pressant pour le dessein d'acquérir un port près du Cap, jugé bien supérieur.

Quant à Madagascar, les instructions de de la Haye l'envisagent surtout au point de vue de la colonisation où Colbert entendait persister, puisque l'île ne devait plus servir pendant quelque temps de relâche aux vaisseaux de la Compagnie[2] ; mais il ne renonçait pas à l'espérance de lui restituer un jour ce rôle, quand la population aurait augmenté et mis le sol en valeur. Aussi, recommandait-il à

1. Instructions à de la Haye, 4 décembre 1669, *Lettres, Instructions et Mémoires de Colbert*, III, 2e partie, p. 461-470.

2. L'intention du Roi « est de donner un établissement solide à une colonie divisée en deux ou trois endroits principaux de ladite île, qui puisse, par la culture de la terre et par les accommodements nécessaires à la vie, donner lieu à y envoyer tous les ans quelque nombre d'hommes pour la fortifier et même que le bon état ou la commodité et l'abondance de cette colonie puisse devenir telle en peu de temps que les sujets de Sa Majesté y passent volontairement pour s'y habituer. »

de la Haye de s'attacher particulièrement, dans le placement des colonies, aux endroits les plus commodes pour l'atterrissage et le ravitaillement des vaisseaux : « Il est certainement nécessaire que M. de la Haye reconnaisse exactement les lieux où la colonie a été établie, qu'il en voie les rades, les entrées, les sorties, les lieux où les vaisseaux peuvent demeurer ; qu'il s'informe soigneusement de tous les autres endroits de l'île où ces commodités se pourront trouver plus grandes, qu'il donne lieu de les faire reconnaître avec soin, etc... » Et en ce qui concerne l'affermissement des établissements de Fort-Dauphin ou de la baie de Saint-Augustin, il lui prescrit de s'appliquer « au poste qui pourra servir d'entrepôt aux vaisseaux venant des Indes préférablement aux autres », à celui de la baie de Saint-Augustin s'il reconnaît, conformément à un avis de Caron, que la route par le canal de Mozambique est préférable.

Donc Colbert ne chargeait de la Haye que de consolider la colonisation de Madagascar, remettant à plus tard l'espérance d'y situer l'escale cherchée sur la route de l'Inde. En attendant, il défendait aux vaisseaux de la Compagnie d'y toucher, sauf le cas de nécessité [1]. Au milieu de 1670, il ne semble plus garder la moindre hésitation à ce sujet : « Le Roi est bien persuadé, écrit-il [2], que l'île Dauphine n'est pas propre pour le commerce des Indes : aussi Sa Majesté prend-elle des mesures pour quelque autre établissement. »

Il s'agissait ici, comme on le verra plus loin, des projets sur la région du cap de Bonne-Espérance. Mais, quand la guerre de Hollande les eut rendus très incertains et qu'il fut démontré par les rapports de de

1. Mémoire pour la Compagnie des Indes Orientales, 30 décembre 1670, *Lettres, Instructions et Mémoires*, III, 2e partie, p. 506.

2. A M. de Saint-Romain, ambassadeur à Lisbonne, 23 août 1670. *Id.*, p. 494.

la Haye que l'entreprise de colonisation de Madagascar n'était décidément pas viable, Colbert revint à l'idée de n'y placer que des ports de relâche. Dans son mémoire du 1er août 1671 [1], le Vice-Roi s'était montré hostile à Fort-Dauphin dont le mouillage, bon par beau temps, était dangereux de décembre à mars, au total « un assez méchant port ». Il appréciait, au contraire, d'ailleurs sans exagération, les avantages de l'île Sainte-Marie et de la baie d'Antongil : « Sainte-Marie est une île où il pleut souvent, malsaine ; la rade y est très bonne et un petit port où l'on est en sûreté de tous vents et orages, le seul lieu commode à donner carène... il suffirait d'y entretenir huit hommes dans une bonne redoute [2]... La baie d'Antongil est un port un peu plus sain, une grande baie large d'entrée de sept à huit lieues ou environ et de quatorze de profondeur, au fond de laquelle est un petit islet assez fertile et qui met à couvert les navires de tous vents : il serait bon de la bien fortifier, faire une redoute ou un fort à la grande terre au S. O. (ou S. S. E.) de l'islet pour y conserver des magasins et mieux gouverner les noirs qui sont bonnes gens... Le ravitaillement en riz et poules est facile à Antongil. Le voyage d'Antongil plus facile que le Fort-Dauphin, la baie bonne, le passage par la pointe du Nord facile pour les Indes, et tout m'y paraît bon et aisé à établir et conserver [3]. » Colbert, se rangeant à ces avis, autorisa le Vice-

1. AC. C³1, liasse 1665-1671 ; publié par Froidevaux, *Bulletin du Comité de Madagascar*, 1897, p. 110.

2. Le mouillage de Sainte-Marie, situé à l'O. de l'île et dont l'entrée est protégée par l'îlot Madame, est un petit port naturel assez profond pour les navires calant 7 à 8 mètres; on y trouve de l'eau de bonne qualité (*Instructions nautiques*, p. 106).

3. Le médecin Dellon, qui avait visité Madagascar quelque temps avant de la Haye (1668), déclarait que la baie d'Antongil était « une des plus considérables du monde pour sa grandeur, la bonté de son fond la sûreté qu'elle fournit aux vaisseaux »; mais il ajoutait que l'air y était malsain et que les vents du S. E. (alizés) qui en favorisaient l'entrée, gênaient la sortie. Il est vrai que la première édition de cet ouvrage ne fut publiée en France qu'en 1685 (Dellon, *Nouvelle relation d'un voyage*

Roi [1], au cas où Fort-Dauphin risquerait d'être enlevé par les indigènes ou fût décidément par trop infertile, à en transporter les habitants à Bourbon même de force ou en un autre poste de Madagascar. Et pour le second point, il lui prescrivait de faire un bon établissement à la baie d'Antongil ou à Sainte-Marie pour servir de port.

Telle fut sa dernière conception de l'utilité à tirer de Madagascar; mais la lettre où il l'exprimait, d'ailleurs brièvement, est du 30 juin 1672, au milieu de la glorieuse conquête de la Hollande. N'en pouvait-il pas espérer d'autres acquisitions sur la route des Indes que celle de postes en pays sauvage où tout était à créer ? Plus tard, et au milieu des embarras de la première guerre de coalition, toute l'attention que le Ministre pouvait consacrer à ces lointains épisodes était retenue par les faits et gestes de de la Haye dans l'Inde. Enfin, après la catastrophe de Fort-Dauphin (août 1674), il ne fut plus question d'entreprises à Madagascar, pas même pour y tirer parti des reconnaissances déjà faites et y établir seulement l'escale que Colbert avait cru y procurer dès sa fondation même à la Compagnie des Indes Orientales. L'idée ne reparaîtra que dans les dernières années du règne de Louis XIV [2].

fait aux Indes Orientales, 1669, in-12). — Les *Instructions nautiques* indiquent, pour la largeur et la longueur de la baie, des dimensions un peu supérieures à celles de de la Haye (22 et 35 milles); au fond de cette baie, au N. N.O. de l'île Nosy Mangabé et près de l'embouchure de la rivière se trouve l'excellent mouillage de Fort-Choiseul par 11 à 13 m. d'eau (p. 102).

1. 30 juin 1672, *Lettres, Instructions et Mémoires. Id.*, p. 546.

2. Pourtant Souchu de Rennefort ne l'avait point abandonnée et dans les réflexions par lesquelles il termine ses *Mémoires pour servir à l'histoire des Indes Orientales* publiés en 1688, il déclare que « l'île de Madagascar doit être l'entrepôt de tous les vaisseaux de la Compagnie qui passeront aux Indes Orientales. Il faut reprendre et suivre constamment la première résolution qui en avait été prise... Elle est située entre les deux Indes, la rade est bonne à Fort-Dauphin et à la baie d'Antongil... » p. 399.

CHAPITRE III

TENTATIVES ET PROJETS SUR LES CÔTES DE L'AFRIQUE AUSTRALE, 1666-1720.

De Montdevergue et de la Haye à la baie de Saldanha; propositions d'attaque du cap de Bonne-Espérance (de la Haye, F. Martin, Deslandes, Desnoyers, etc.) ; indifférence du gouvernement royal.

Si Colbert, au cours de l'année 1669, renonça peu à peu au projet de profiter de la colonisation ébauchée à Madagascar pour y créer le port de refuge et de ravitaillement indispensable au voyage de l'Inde, c'est qu'il croyait possible de mieux réussir ailleurs, dans l'une des baies voisines du cap de Bonne-Espérance, notamment à celle de Saldanha[1]. Mais comme cette question a été étudiée par M. Froidevaux avec une documentation si précise et si abondante qu'il est difficile d'y ajouter grand'chose, nous nous contenterons ici de rappeler ses conclusions pour les replacer à leur date dans cette histoire des tentatives françaises d'acquisition d'une escale sur la route des Indes[2].

Il n'est pas très étonnant que, malgré l'avantageuse description tracée par de Flacourt de la baie de Saldaigne qu'il avait visitée deux fois[3], il n'en fut pas question lors de la première expédition de la Compagnie : toute l'attention de Colbert était alors concentrée sur Madagascar. Les instructions de Montdevergue et de Caron n'en parlaient pas davantage, mais insistaient sur la nécessité générale de

1. Au Nord de la baie de la Table.
2. Froideveaux, *Reconnaissances et projets d'établissements français sur la côte occidentale de l'Afrique australe sous le règne de Louis XIV (1666-1670)*, Revue coloniale, 1899, p. 377, 457, 502, 571.
3. En octobre 1648 et en mars 1655; de Flacourt, *op. cit.*, ch. XIX, p. 235; il insiste sur l'excellence du mouillage et la fertilité du sol environnant, mais reconnaît que l'eau y est médiocre.

trouver une bonne relâche. Aussi, dès mai 1666, Caron écrivait à Colbert, de Ténériffe, que la longueur du voyage nécessitait de la placer au Cap, et en octobre il lui annonçait, de Pernambouc où la flotte avait dû s'arrêter, son dessein de visiter la baie de Saldaigne sur laquelle il avait des renseignements personnels venus de la Compagnie hollandaise; de Montdevergue écrivait dans le même sens. Pendant le séjour que l'escadre fit au Cap (12 décembre 1666-janvier 1667), il y envoya sur la *Saumacque* plusieurs officiers « pour voir, dit F. Martin, s'il y avait lieu d'y faire un établissement pour servir aux vaisseaux français qui passeraient aux Indes, à l'imitation de ce que les Hollandais ont fait à la baie de la Table[1]. » Leur rapport, retrouvé par M. Froidevaux aux Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, montre qu'ils visitèrent en détail la baie de Saldaigne du 17 au 20 décembre 1666; ils déclaraient excellent le mouillage de la partie orientale[2], mais fort médiocre l'eau qu'on y trouvait: il fallait aller à plus de cinq lieues pour en trouver de bonne; le sol des îlots et des environs de la baie était stérile et sans arbres. Aussi de Montdevergue se contenta d'y faire dresser un poteau aux armes du Roi pour marquer la prise de possession, mais n'y laissa aucun poste comme il en avait d'abord eu l'intention; ses lettres, le témoignage de Souchu de Rennefort[3], celui de F. Martin sont d'accord pour reconnaître que c'est le manque d'eau et de bois qui lui fit prendre cette résolution. Quelques jours après le départ de l'escadre, les Hollandais du Cap, qui malgré leur alliance avec les Français étaient fort peu satisfaits de les voir pénétrer

1. *Mémoires*, f. 30.
2. De Kerhallet (*Manuel de la navigation à la côte occidentale d'Afrique*, in-8, Paris, 1852, t. III, p. 270) dit en effet que le meilleur mouillage de la baie de Saldaigne est l'anse orientale nommée d'Houtjes où une presqu'île forme môle naturel où l'on peut faire aux navires toutes sortes de réparations.
3. *Op. cit.*, p. 217.

dans la mer des Indes, renversèrent le poteau élevé par le lieutenant de Montdevergue dans la baie de Saldaigne.

Bien que celle-ci ne présentât donc pas tous les avantages souhaitables, le rapport envoyé par de Montdevergue ne passa point inaperçu. Lorsque les lettres de Caron et de de Faye (de février 1668) autorisèrent les Directeurs à s'élever contre la relâche de Fort-Dauphin, ils se montrèrent fort désireux de la transporter à la baie de Saldaigne[1] et Colbert ne tarda pas à partager leur sentiment : quand il leur parlait, le 8 mars 1669, de ne laisser à Madagascar qu'un entrepôt « de convenance » il ajoutait que « l'entrepôt nécessaire doit être établi avec les temps au cap de Bonne-Espérance[2]. » Et il ressort des instructions qu'il remit quelques mois plus tard à de la Haye (4 décembre 1669) qu'il croyait venu le moment d'agir : il lui déclarait dès les premières lignes « que l'établissement du cap de Bonne-Espérance est le plus facile et le plus commode, et même qu'il est presque nécessaire », et la suite laissait voir clairement que, dans l'esprit du Ministre, à ce moment déjà très hostile aux Hollandais, il s'agissait aussi bien d'une enquête sur la valeur de leur colonie que de la création d'un poste à la baie de Saldaigne ; « comme l'établissement du cap de Bonne-Espérance se trouvera peut-être nécessaire dans la suite des temps, Sa Majesté veut qu'il le reconnaisse avec soin et application, qu'il mouille au fort des Hollandais appelé Table bay, et, sous prétexte de leur demander quelques rafraîchissements, le voie et le considère, ensemble l'entrée et la rade des vaisseaux, pour connaître combien de vaisseaux et de quel port y peuvent entrer et demeurer, et de quels vents ils sont à couvert. » Ce texte est significatif : c'est le premier où se trouve exprimée, quoique sans conclusion précise puisque la France

1. Délibération de la Compagnie, 7 mars 1669. Dernis, I, p. 239.
2. Mémoire sur l'état présent de la Compagnie orientale de France, *Lettres, Instructions et Mémoires*, III, 2e partie, p. 414.

n'était pas encore en guerre avec la Hollande, une arrière-pensée hostile à son établissement du cap de Bonne-Espérance. « Il fera aussi en même temps, continuaient les *Instructions*, reconnaître le lieu appelé baie de Saldanha où les Français ont été autrefois établis[1], ensuite tous les autres lieux dudit Cap où l'on pourrait faire quelque établissement. En faire reconnaître en sa présence les rades, les entrées, sorties et lieux de demeure des vaisseaux, la qualité du terrain, s'il y a de l'eau, du bois, s'il y paraît de la pierre; et du tout, après l'avoir reconnu, en dresser des mémoires, même des plans fort exacts, pour en conférer ensuite avec les sieurs de Faye et Caron dans les Indes quand il sera arrivé près d'eux. » Et les *Instructions* revenaient encore sur ce sujet dans la conclusion : « En cas que lesdits sieurs de la Haye et Directeurs aient estimé nécessaire de former un établissement au cap de Bonne-Espérance en donnant avis à Sa Majesté de tout ce qu'il estimera nécessaire pour le faire, elle lui enverra une autre escadre de vaisseaux pour l'aller prendre à l'île Dauphine (à son retour des Indes), le porter au Cap pour travailler à cet établissement... » Le plan était donc nettement arrêté dans l'esprit de Colbert et le projet d'envoyer une seconde flotte, spécialement destinée à l'entreprise du Cap, montre l'importance que le Ministre y attachait et son dessein de la poursuivre au besoin contre les Hollandais.

De la Haye exécuta fort exactement ces instructions : ses vaisseaux avaient rendez-vous à la baie de Saldaigne où l'escadre séjourna du 25 août au 8 octobre 1670. L'eau y fut reconnue mauvaise, mais le ravitaillement en gibier facile et abondant. Malgré l'hostilité des indigènes et la méfiance des Hollandais, de la Haye fit une exploration détaillée de la baie et des environs[2], puis, en septembre,

1. Allusion à la prise de possession par de Montdevergue.
2. Ses plans sont aux Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine.

une enquête aussi soigneuse sur la baie Saint-Martin[1], où fut également placé un poteau aux armes du Roi : « L'on peut approcher jusqu'à une lieue de terre sans crainte de roche avec un bon fond de sable vaseux et coquillages, trouvant toujours de 10 brasses à six et demie[2] et ainsi en diminuant jusqu'à terre.... l'on se débarque sans peine à l'embouchure de la rivière[3]. » Le Vice-Roi la remonta sur une lieue et demie et y fit exécuter des sondages ainsi que dans la baie[4]. Toutes ces reconnaissances n'aboutissaient à aucune conclusion précise : si le mouillage était bon en l'un et l'autre endroit, notamment à la baie de Saldaigne, les ressources de ravitaillement étaient des plus médiocres. De la Haye comptait évidemment s'en remettre au choix définitif de Colbert, auquel il envoyait rapports et cartes[5].

Or le Ministre était toujours dans les mêmes intentions. Très significatives sont les instructions qu'il remettait, au moment même où de la Haye explorait la baie de Saldaigne, au sieur Regnier du Clos, capitaine du *Breton*, vaisseau de renfort envoyé à l'escadre de Perse (septembre 1670) : Après lui avoir recommandé de relever soigneusement la route et de faire sonder les havres et entrées des rivières par les houcres *Guillot* et *Barbaut* qui devaient l'accompagner, il ajoutait : « Sa Majesté veut en ce cas (s'il touchait au Cap) qu'il reconnaisse avec soin le fort que les Hollandais ont fait bâtir audit Cap, au lieu appelé Table-bay, qu'il voie l'état auquel il est, qu'il examine les qualités de la fortification, si elle est fermée de bastions avec fossés, s'il y a quelques dehors

1. Baie Sainte-Hélène, au Nord de celle de Saldanha.
2. La brasse, mesure de longueur alors usitée dans la marine, valait 5 pieds, soit $1^{m}62$.
3. Journal du *Navarre*. AM. B^4 4, f. 137.
4. De Kerhallet (*op. cit.*, p. 269) dit en effet que le meilleur mouillage de la baie Sainte-Hélène est à l'embouchure de la rivière Berg, qui donne de bonne eau à marée basse.
5. C'est par le récit de cette exploration de de la Haye que se termine l'étude citée plus haut de M. Froidevaux.

et le nombre d'hommes que lesdits Hollandais y ont en garnison ; il s'instruira de plus des commodités qu'ils peuvent tirer de cet établissement, si elles consistent seulement en rafraîchissements pour leurs vaisseaux ou s'ils y font quelque commerce[1]. » Les desseins hostiles de Colbert sur le Cap se précisaient donc. Quant à la baie de Saldaigne, le capitaine du *Breton* devait la reconnaître, s'il pouvait le faire sans retard : « Sa Majesté veut en ce cas, qu'il voie s'il y a de l'eau douce et si la terre est d'assez bonne qualité pour produire des fruits si elle était cultivée. » Colbert se rendait donc compte, d'après les renseignements déjà reçus, que la difficulté du ravitaillement était le grand inconvénient de l'établissement ébauché à la baie de Saldaigne. En décembre 1670, il faisait des recommandations analogues aux nouveaux Directeurs envoyés à Surate[2] : « Reconnaître dans leur route les postes de l'île Sainte-Hélène et du cap de Bonne-Espérance, ensemble de tous ceux où l'on pourrait faire quelque établissement pour servir d'entrepôt à la Compagnie pour donner part au sieur de la Haye, lorsqu'ils arriveront dans les Indes, de tout ce qu'ils auront appris sur ce sujet[3]. » Néanmoins et bien que les Hollandais n'eussent pas immédiatement renversé les poteaux de de la Haye, les vaisseaux qui transportèrent ces Directeurs aux Indes ne touchèrent point à la baie de Saldaigne, ce qui n'a rien d'étonnant puisque la Compagnie n'y possédait encore aucun poste de ravitaillement ; d'ailleurs, dès l'année suivante, la rupture avec les Hollandais interdisait aux bâtiments français toute escale dans les parages du Cap[4].

C'est donc par suite de la guerre de Hollande que le

1. Instructions pour le *Breton*, 19 septembre 1670. AC. B 2, f. 107.
2. Gueston et Blot.
3. Mémoire pour la Compagnie des Indes Orientales, 30 décembre 1670, *Lettres, Instructions et Mémoires, op. cit.*, p. 506.
4. Les Hollandais occupèrent la baie de Saldaigne en 1671. Theal, *History of the South Africa under the administration of the dutch East India Company* (1652-1795); I, p. 182 et suivantes.

gouvernement royal dut abandonner l'entreprise de la baie de Saldaigne et que la Compagnie perdit l'occasion d'acquérir une relâche non sans valeur sur la route de l'Inde, « une des meilleures baies de toute la côte d'Afrique occidentale, conclut Kerhallet, pour ses ressources et la sécurité de son mouillage[1]. » Cette même guerre de Hollande devait logiquement substituer à l'idée d'un établissement sur la côte de l'Afrique australe le projet de conquérir celui des Hollandais au Cap, dont la supériorité était évidente; et cependant, dans les notes adressées par Colbert à de Pomponne pendant les négociations avec les représentants des États Généraux aux abois (juin-juillet 1672), il peut paraître étonnant que, parmi les concessions territoriales à exiger des Hollandais, il ne parlât point du Cap. C'est qu'alors, dans l'enivrement de la victoire sur ses ennemis mortels, Colbert s'abusait jusqu'à croire possible l'annexion de la Compagnie de Hollande à la France, d'où aurait naturellement résulté le droit d'user de ses établissements[2]. Mais quand il fallut renoncer à ces rêves, les embarras de la guerre contre la coalition empêchèrent de songer à aucune entreprise militaire contre le Cap ; le gouvernement royal ne pouvait alors soutenir que de renforts bien insuffisants l'action de de la Haye aux Indes. Sans doute celui-ci exposait au Ministre l'importance de cette acquisition du Cap qui aurait assuré aux Français le commerce de l'Inde, la faiblesse du fort hollandais inachevé qu'il avait vu à son passage et la facilité d'un coup de main qu'il se déclarait disposé à risquer à son retour[3]. La réponse de Colbert ne marquait que peu de confiance : « Pour l'entreprise sur le fort des Hollandais au cap de Bonne-Espérance que vous proposez de tenter,

1. Kerhallet, *op. cit.*, p. 280.
2. Voir notre ouvrage *La Compagnie des Indes Orientales et F. Martin*, Ire partie, chap. I, p. 35-36.
3. Mémoire de de la Haye à Colbert (juillet 1672), venu par le *Barbaut*. AC. C^2 62, f. 90-115.

il est certain qu'il n'y aurait rien de plus avantageux au bien de mon service que d'y réussir ; mais comme j'y prévois de grandes difficultés, vous devez être persuadé que si, par votre industrie et par votre zèle, vous trouvez moyen de les surmonter, je vous saurai gré de ce service à proportion de son importance et de la gloire que mes armes en recevront[1]. » C'étaient de belles paroles ; mais il n'était plus question de l'envoi d'une seconde flotte ; et, après le désastre de l'expédition de la Haye, il ne fut plus possible à Colbert de songer à un pareil dessein. Pour le moment, c'était Bourbon qui, tant bien que mal, devait servir d'escale aux vaisseaux de la Compagnie.

Cependant, et en partie évidemment à cause de la médiocrité de ce mouillage, l'idée de la conquête du Cap ne fut jamais oubliée jusqu'à la fin du règne de Louis XIV : à chaque reprise des hostilités contre les Hollandais, on la voit reparaître sous la plume de marins français ou d'employés de la Compagnie : il est vrai que le gouvernement royal ne sembla guère y prêter attention.

Ainsi un mémoire anonyme fut présenté à Seignelay dès le début de la guerre de 1688[2]. L'auteur démontrait que la puissance des Hollandais pouvait plus aisément être abattue par la ruine de leur commerce que par des défaites navales et que la première chose à faire pour y parvenir était de s'emparer du Cap : du rapport des Français qui y étaient passés, l'entreprise ne serait point difficile ; le fort était médiocre et ne pouvait empêcher le débarquement ; le gouverneur, marchand créole, n'avait jamais été à la guerre, la garnison n'était que de trois à quatre cents hommes de toutes nations, et encore les officiers français qui avaient relâché au Cap avec l'escadre de Siam assuraient que cette garnison ne comptait pas plus de cent

1. Le Roi à de la Haye, 27 février 1673. AC. B 5, f. 7.
2. *Cap de Bonne-Espérance, proposition de s'en rendre maître*, 1688. AC. C[2] 63, f. 80-83.

soldats mais qu'en cas de visite d'étrangers on lui adjoignait des bourgeois pour lui donner meilleure apparence. Il ajoutait que le voyage pouvait se faire en toute saison, mais indiquait comme particulièrement favorable à l'entreprise le moment de la relâche simultanée[1] des vaisseaux hollandais revenant des Indes et de ceux d'Europe qui s'y ravitaillaient et échangeaient leurs nouvelles. Il concluait que cette expédition pouvait se faire en sept ou huit mois et que sa réussite rendrait impraticable le commerce des Hollandais à Batavia et Ceylan ; aussi feraient-ils évidemment tous les efforts imaginables pour reprendre un pareil poste ; mais en le fortifiant solidement dès qu'on l'aurait enlevé, on pouvait espérer le conserver.

On voit qu'il ne s'agissait pas expressément dans ce mémoire de procurer à la Compagnie de France la relâche sur la route des Indes que ses vaisseaux trouvaient alors soit aux Comores, soit à Bourbon, mais plutôt d'arracher aux Hollandais l'établissement essentiel à leur commerce et à leur puissance dans les Indes. Cette double préoccupation apparaît vers la même époque dans les mémoires que F. Martin adressait au gouvernement royal, à Seignelay et à Delagny. Dans la lettre qu'il écrivait à celui-ci le 22 janvier 1691, après la campagne de l'escadre Duquesne-Guiton aux Indes, il faisait entendre que l'inutilité de sa croisière tenait surtout au manque d'un lieu de retraite et montrait sous ce rapport l'importance du Cap : « Cette seule entreprise, en prenant bien son temps et avec des forces suffisantes, serait d'un grand échec à la Compagnie de Hollande[2]. » Plus précis étaient les avis qu'il donnait à Seignelay dans sa dépêche du 26 septembre 1691 : il montrait que si l'on voulait prendre la place des Hollandais dans l'Inde, il fallait détruire en leur capitale Batavia leurs forces de terre et de mer, mais que pour y parvenir il fallait d'abord

1. Février-avril.
2. Martin à Delagny, 22 janvier 1691. AC. C^2 63, f. 174.

leur enlever le cap de Bonne-Espérance, « qui n'est point une expédition d'un grand retardement, suivant le rapport des gens qui ont vu la forteresse de la baie de la Table[1]. » Peu après, Pilavoine, chef du comptoir de Surate, répétait que, si le gouvernement français avait réellement l'intention de s'établir aux Indes sur les ruines de ses ennemis, l'entreprise n'était point difficile à condition de s'emparer d'abord en janvier ou février du cap de Bonne-Espérance, rendez-vous des flottes hollandaises d'Europe et des Indes : la capture de celle de Batavia qui y arrivait en avril, fort riche mais mal équipée, couvrirait seule toutes les dépenses de l'expédition[2].

Beaucoup plus documentés furent les renseignements et projets présentés en 1695 au gouvernement royal dans deux mémoires conservés aux Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine[3]. L'auteur du premier[4], un religieux, le P. Le Comte, avait quitté Tranquebar en octobre 1692 sur un vaisseau danois qui séjourna au Cap pendant tout le mois de janvier 1693 ; il insiste sur la faiblesse de l'établissement hollandais : le seul vaisseau qui soit ordinairement de garde en rade est mal équipé et si vieux qu'on n'oserait le mettre en mer ; le fort est sans fossé ; on ne saurait tirer le canon, crainte d'éboulement, sur certains de ses cinq petits bastions ; la garnison se compose d'une compagnie de quatre-vingts fantassins, de diverses nations et désespérés de leur sort ; plus de vingt essayèrent de s'enfuir sur le vaisseau danois et dix s'y embarquèrent effectivement. Les Hollandais, conclut le P. Le Comte, sont obligés, par la multitude de leurs places, de diviser leurs forces et sont faibles partout.

L'auteur du second mémoire, également daté de 1695,

1. Martin à Seignelay, 26 septembre 1691. AC. C²63, f. 179 v°.
2. 20 janvier 1693. AC, C² 64, f. 52 v°.
3. Vol. 61, 1.
4. *De l'état présent du cap de Bonne-Espérance.*

un sieur Vollant[1], expose lui aussi le peu de défense du poste hollandais, mais insiste surtout sur l'expédition qu'on y pourrait faire, sur la commodité du mouillage, la facilité du débarquement et la possibilité de s'emparer du fort par surprise, en partant de France en mars; il montre les avantages de cette conquête pour la navigation vers l'Inde, à condition de la coloniser de paysans français et d'y développer la culture du blé et de la vigne.

Mais les propositions de F. Martin, destinées à Seignelay, furent reçues par Pontchartrain. D'ailleurs le gouvernement royal, dont la guerre européenne absorbait toutes les forces, ne pouvait guère songer à de grandes entreprises aux Indes[2]. Tout au plus trouve-t-on, dans le Mémoire rédigé par Delagny pour l'instruction du jeune Jérôme Pontchartrain, associé à la charge de son père, un écho des projets d'entreprise sur le Cap présentés en 1688 et plus récemment par F. Martin et Pilavoine: « Les avis qu'on a que les Hollandais ne sont guère plus précautionnés au cap de Bonne-Espérance qu'ils l'étaient avant la guerre font prendre la liberté de représenter que si Sa Majesté était en état de l'envoyer attaquer, elle porterait en l'occupant le coup le plus mortel que la Hollande pût recevoir et qu'on y trouverait de quoi se dédommager avec usure de la dépense de cette entreprise que tous les connaisseurs ne trouvent point difficile et dans un voyage qui peut se terminer dans environ six mois[3]. » Mais la prise de Pondichéry, dont la nouvelle parvenait peu après en France, ruinait toute idée d'offensive et, malgré les suggestions du P. Le Comte et de Vollant, l'escadre de Serquigny expédiée aux Indes au début de 1695 n'était guère chargée que de faire la course et de protéger les

1. *Extrait du mémoire envoyé par le s^r Vollant sur le cap de Bonne-Espérance.*
2. Voir notre ouvrage, *La Compagnie des Indes Orientales et F. Martin*, IIIe partie, chap. Ier, par. VI.
3. 30 mars 1694. AC. C² 7, f. 13.

vaisseaux de la Compagnie. Un des principaux points des instructions remises à son commandant était pourtant relatif au Cap, mais seulement pour lui prescrire d'y détacher, dès son arrivée, deux vaisseaux pour aller reconnaître la rade et signaler le nombre et la force des navires hollandais qui s'y trouveraient, puis d'entrer dans la baie avec toute la flotte et d'enlever immédiatement par abordage les bâtiments ennemis : il n'était pas question de débarquement ni d'attaque de l'établissement hollandais ; le coup fait, de Serquigny devait relâcher aux Comores ; à son retour des Indes, il lui était recommandé de ne toucher qu'en Amérique[1].

Ce sont encore des entreprises destinées plutôt à ruiner l'empire hollandais en général qu'à procurer simplement aux Français une escale sur la route de l'Inde, qui furent proposées au gouvernement royal au début de la troisième guerre contre la Hollande. Avant même que la rupture fût consommée, F. Martin, dans le grand mémoire du 15 février 1700 destiné au nouveau Secrétaire d'État de la Marine, Jérôme Pontchartrain[2], montrait la facilité de se substituer par un effort maritime sérieux aux Hollandais dans les Indes ; et, rappelant ses conseils d'autrefois, il ajoutait : « Je ne dis rien de l'établissement de cette Compagnie au cap de Bonne-Espérance : l'on est bien informé en France de l'importance et le mal qu'elle en souffrirait si elle le perdait[3]. »

Ce sont ces projets de F. Martin, exprimés depuis dix ans, que son gendre Deslandes, dès qu'il connut à son arrivée en France l'imminence d'une guerre contre l'Angleterre et les Provinces Unies, reprit et développa dans le grand mémoire qu'il adressa aux Directeurs ou plutôt au

1. Instruction pour de Serquigny, 8 janvier 1695. AM. B⁴ 17, f. 412 v°.
2. AC. C² 65, f. 49-66. Voir notre ouvrage *La Compagnie des Indes Orientales et F. Martin*, IVe partie, p. 392 et 455.
3. *Id.*, f. 60.

gouvernement royal, dans la deuxième partie de 1701[1]. Il déclarait, dès les premières lignes, que, si l'on voulait s'emparer des possessions hollandaises et principalement de Batavia, il fallait commencer par occuper le Cap, « afin d'y prendre des mesures et de se mettre en état d'attaquer en arrivant dans l'Inde le poste sur lequel on aura dessein » ; tandis que, si on envoyait une escadre directement dans l'Inde, la nécessité où elle serait de relâcher dès son arrivée en quelque port pour se rafraîchir donnerait l'éveil aux ennemis qui pourraient rassembler leurs forces et ruiner l'entreprise. Puis il dressait un plan de campagne, le plus précis qui fût jamais présenté sur cette question au gouvernement de Louis XIV : « Ayant donc résolu de suivre ce projet et de se rendre maître du cap de Bonne-Espérance, il faut y aller dans la saison où les débarquements sont faciles, cette précaution étant absolument nécessaire pour ne pas manquer son coup.

« Il est constant que la mer est beaucoup plus belle dans la baie du Cap pendant les mois de novembre, décembre, janvier et les premiers jours de février que dans les autres saisons de l'année[2]. C'est dans celle-là aussi qu'il faut y arriver afin d'y pouvoir débarquer dans le moment qu'on y mouillera et empêcher par là que les habitants, qui sont dispersés à sept ou huit lieues aux environs du Cap, ne se jettent dans la place ou ne viennent pour s'opposer au débarquement, ce qui rendrait l'exécution du dessein qu'on aurait très difficile.

« Il est donc d'une très grande conséquence de prendre ses mesures pour arriver au Cap dans les mois de décembre ou janvier, qui est, comme on l'a dit, la saison la plus favorable pour le débarquement et celle aussi qui approche

1. AC. C² 66, f. 138-146. Voir notre ouvrage, IVᵉ partie, chap. II, par. II.

2. De Kerhallet, *op. cit.* Les vents de N. O., violents dans cette baie du Cap d'où il font dérader les navires, sont rarement redoutables de novembre à mai, p. 286. Voir Introduction, p. 7-8.

le plus du temps qu'on doit faire route pour les Indes et pour Batavia.

« On doit faire compte que, pour réussir dans l'attaque du cap de Bonne-Espérance, il ne faut pas moins de 3.000 hommes de débarquement, avec des vaisseaux et des bâtiments de charge à proportion, dont on fera un mémoire particulier, où on spécifiera tout ce qu'on croira nécessaire pour cette entreprise[1].

« On pourrait, après avoir pris le Cap, y rester jusqu'au mois de mars ou avril pour rafraîchir les équipages, et on aurait dans cet intervalle de temps quelques vaisseaux à croiser sur les anglais et les hollandais qui vont et reviennent des Indes. » L'escadre devrait donc partir de France en septembre, elle serait rejointe au Cap par une seconde, partie en décembre, et ces forces seraient suffisantes pour prendre Batavia, « indépendamment de quatre ou cinq cents hommes qu'on ne pourrait pas se dispenser de laisser au Cap, tant pour résister aux ennemis que pour tenir en bride les gens qui sont établis dans les terres qu'on assure être du nombre de trois ou quatre mille hommes, parmi lesquels il y a nombre de religionnaires français[2]... »

L'idée de procurer aux Français une relâche sur la route de l'Inde n'était donc pas spécialement mentionnée dans ce projet, mais elle l'inspirait tout entier, puisque c'est comme escale de cette navigation et comme base d'opération contre Batavia que le Cap était indiqué comme indispensable. Et en effet, Deslandes ajoutait qu'au cas où la première escadre y éprouverait un échec, elle devrait faire route vers le Brésil ou plutôt « tâcher en passant de se rendre maître

1. Nous n'avons pas retrouvé ce second mémoire.

2. Pour l'émigration des Français au Cap, voir Theal, *History of South Africa under the administration of the dutch East India Company*. En 1690, le nombre des huguenots français établis au Cap était déjà de 176, chiffre minimum (I, p. 337). D'après le journal inédit du *Mercure* cité par Vignols (p. 48, voir plus loin), un des plus gros bourgs des environs du Cap, de 3.000 âmes en 1715, s'appelait la *Petite Rochelle*.

de l'île de Sainte-Hélène, appartenant aux Anglais, ce qui serait fait ou manqué le même jour qu'on y arriverait. L'escadre trouverait en cette île, si elle la prenait, assez de rafraîchissements pour pousser jusqu'aux Indes.. »[1]. Il a été dit ailleurs comment le gouvernement royal, qui allait être aussitôt après engagé dans une terrible guerre contre la coalition européenne, ne semble avoir prêté aucune attention à ces propositions de Deslandes, si bien étudiées et d'une si grande portée[2].

Malgré cette indifférence, l'idée reparut encore : un Français nommé Desnoyers, qui avait été un an prisonnier au Cap (mars 1714-mars 1715), avait profité de la semi-liberté qu'on lui laissait pour sortir avec les pêcheurs le long des côtes et les étudier au point de vue du débarquement. Il consigna ses observations en un mémoire[3] où il indiquait comme le meilleur endroit pour prendre terre une anse de sable située entre la Porte du Lion et la Table, et où dix à douze chaloupes pouvaient aborder facilement[4] ; il décrivait minutieusement les lieux pour rendre l'attaque plus aisée, assurant que de là, avec une bonne batterie et 12 à 1.400 hommes, on devait s'emparer du Cap en trois jours. Il déclarait qu'il faudrait pour cette entreprise six vaisseaux de 50 cs. et six de 40, trois frégates de 26 à 30 ; il proposait pour l'action le même moment que Deslandes en 1701, c'est-à-dire novembre ; mais il demandait, on le voit, moitié

1. Mémoire de Deslandes. AC. C² 66.

2. Un autre projet d'attaque du Cap, fort voisin de celui de Deslandes et présenté cette même année 1701 à Pontchartrain sans doute par de Nesmond, officier de la marine royale, indiquait comme date du départ de l'escadre française la mi-décembre pour arriver au Cap vers la mi-avril et s'emparer des flottes hollandaises qui y relâchaient à ce moment : il faudrait disposer de 4.000 hommes de débarquement et l'on pouvait compter sur la désertion d'une bonne partie des troupes hollandaises. AC. C² (Marine) 3.

3. Publié par Vignols, *Revue de Géographie*, 1890, XXVII, p. 43-48. *Un projet français formé en 1716 pour enlever aux Hollandais leur colonie du Cap et leur flotte des Indes.*

4. Plan du Cap et de ses environs, d'Après de Mannevillette, *Neptune Oriental*, 1745, carte 2.

moins de troupes de débarquement, affirmait la faiblesse de la garnison et surtout celle de la milice que le Gouverneur pouvait convoquer parmi les habitants [1]; il avait assisté en mai 1714, à une revue de ces miliciens, qui formaient deux compagnies d'infanterie de 65 hommes chacune et trois de cavalerie, deux de 65, l'autre de 60 hommes, tous mal montés ; le Cap pris, on pourrait aisément enlever la flotte de Batavia (qui y arrivait au commencement de février) ou celle de Ceylan (fin février ou commencement de mars), dont les vaisseaux étaient faibles d'équipage et dont les batteries inférieures, pleines de marchandises, ne pouvaient tirer.

Ce projet est curieux par sa précision, mais d'intérêt médiocre, car à ce moment la paix était déjà rétablie entre la France et les Provinces Unies. Cependant le gouvernement royal n'en faisait pas moins un certain cas de Desnoyers puisqu'à deux reprises, en 1715 et en 1717, il chargea l'ambassadeur à la Haye de réclamer des États Généraux son élargissement [2].

Au total, tant que les Français ne possédèrent pas une bonne relâche sur la route de l'Inde, l'idée de l'installer au Sud de l'Afrique ne fut jamais oubliée : après l'abandon des tentatives de Colbert à la baie de Saldaigne, le rêve d'une conquête de la colonie hollandaise du Cap ne cessa de hanter l'esprit des marins et des négociants français. Après la paix, vers 1720, un mémoire anonyme très étudié sur le

1. Pour la création de cette milice, voir Theal, *op. cit.*, I, p. 90.
2. Du Livier à Pontchartrain, 10 février 1716. AC. C^2 69, f. 187 v° ; d'après Vignols et le mémoire publié lui-même, Desnoyers aurait quitté le Cap le 4 mars 1715, jour de son embarquement sur le *Mercure* de l'escadre Guymont du Coudray revenant des Indes qui arriva en France en février 1716. Pourtant un an plus tard, le 13 février 1717, une dépêche du Conseil de Marine déclare que, malgré ses réclamations antérieures, le sieur Desnoyers n'a point été élargi et que de nouveaux ordres viennent d'être envoyés à l'ambassadeur français à la Haye pour qu'il obtienne sa mise en liberté (à Hébert. AM. B^2 248, f. 59-66). Il y a là une contradiction inexplicable, et d'où résulterait, on le voit, une certaine incertitude sur la date du Mémoire.

commerce que pouvait faire aux Indes la nouvelle Compagnie, proposait de créer au Natal un établissement de relâche. « On prétend qu'il y a un fort bon port et qu'étant sous la même latitude que le cap de Bonne-Espérance, le terrain y peut également produire les mêmes vivres et les mêmes rafraîchissements que les Hollandais tirent de leur établissement au cap de Bonne-Espérance. Tout l'avantage de cet établissement dépend uniquement de savoir s'il y a effectivement un bon port... ce port servirait de relâche pour les vaisseaux de la Compagnie qui vont aux Indes ou à Moka ; les équipages y pourraient caréner leurs vaisseaux et y trouveraient des rafraîchissements... Ce serait une retraite pour les vaisseaux de la Compagnie en temps de guerre, elle pourrait même avoir quelques vaisseaux dans ces temps-là pour croiser dans ces mers, assurer son commerce et traverser celui des ennemis de l'État... [1] » Les frais d'établissement, concluait ce Mémoire, seraient compensés par le commerce qu'on y pourrait entreprendre sur les côtes d'Afrique et à Madagascar. On voit que, en temps de paix comme pendant la guerre, la tradition persistait en France de chercher à acquérir, à l'exemple des Hollandais sinon à leurs dépens, une bonne escale dans l'Afrique du Sud.

1. *Mémoire sur ce que la Compagnie des Indes peut tirer de bénéfice de son commerce.* AC. C[2] 15, f. 14, Nouveaux établissements proposés.

CHAPITRE IV

BOURBON, 1665-1725.

Premières reconnaissances (Souchu de Rennefort, Martin, etc.); instructions à de Montdevergue; propositions de de la Haye; nombreuses relâches de 1668 à 1676; propositions de Ricous, de Regnault; indifférence du gouvernement royal et des Directeurs de 1680 à 1687; échec de la tentative de Seignelay à Bourbon (1689); premiers projets d'établissement d'un port; l'escale de Bourbon délaissée en temps de paix, mais fréquentée pendant les guerres (depuis 1702); enquêtes de Feuillet (1704-1705), de Parat (1714); ses remarques sur les baies de Madagascar; abandon de Bourbon comme escale.

Tant que se poursuivirent les entreprises de Madagascar et plus tard de la baie de Saldaigne, l'établissement français déjà ébauché à Bourbon ne pouvait guère, comme relâche, attirer l'attention du gouvernement royal, d'autant moins qu'on n'avait encore sur cette île que des notions très incomplètes, et que la route généralement suivie fut d'abord celle du canal de Mozambique.

Les premières reconnaissances qu'y firent les agents de la Compagnie confirmèrent les deux points essentiels des renseignements fournis par de Flacourt : l'abondance des ressources, la mauvaise qualité des mouillages; aussi les conclusions restèrent d'abord fort hésitantes. Les ordres remis en 1665 à de Beausse et ouverts à la hauteur du Cap fixaient à Bourbon le rendez-vous des quatre vaisseaux : trois s'y réunirent. Le *Taureau* toucha à Saint-Paul le 9 juillet où il trouva L. Payen et un autre Français installés depuis 1662[1]; la *Vierge de Bon Port* le 14; l'*Aigle Blanc* mouilla le même jour dans la rivière Saint-Gilles, puis rejoignit les deux autres à Saint-Paul. Le *Taureau* y mit à terre les vingt colons destinés à l'île sous

1. Voir Guet, p. 60.

le commandement de Regnault. Le 6 août, les trois vaisseaux repartaient pour Fort-Dauphin où de Beausse sur le *Saint-Paul* s'était rendu directement [1].

Les impressions des divers témoins de cette première apparition de la Compagnie à Bourbon concordent à peu près : Souchu de Rennefort insiste sur la salubrité de l'île, où les malades guérirent à peine débarqués, sur la facilité d'y faire une eau excellente, sur l'abondance de la chasse, mais il ajoute : « Les mariniers ne connaissent aucun endroit de bon ancrage en tout son tour, les ouragans y sont fréquents [2]. » Carpeau du Saussay, qui était depuis deux ans à Fort-Dauphin pour le compte de la Compagnie de la Meilleraye, et qui toucha à Bourbon en novembre 1665 sur le *Taureau*, fait aussi de l'île une description enthousiaste ; il la qualifie, pour son air et sa fertilité, de Paradis terrestre, mais il mentionne aussi les difficultés du débarquement [3]. François Martin envisage avec plus de précision la question de la relâche : « Sans exagérer, l'on peut dire que cette île est un des bons lieux de rafraîchissements que l'on puisse trouver après une longue route [4] » ; et il ajoute que, grâce à la richesse du sol, on pourrait facilement avec un peu de travail lui faire produire toutes les denrées nécessaires : pain, vin, riz, sucre, etc... ; mais il considère plutôt Bourbon comme une terre à coloniser que comme une escale sur la route des Indes ; il dit bien que les vaisseaux pourraient y toucher en venant de France ; mais non au retour, puisqu'ils y passeraient vers mars, moment où les ouragans sont encore à craindre ; aussi ne propose-t-il pas d'y établir l'entrepôt qu'on croyait d'ailleurs trouver alors à Fort-Dauphin, et,

1. Souchu de Rennefort, p. 84 ; Martin, *Mém.*, f. 3 et 4.
2. *Mémoires pour servir à l'histoire des Indes Orientales*, « Situation de l'île Mascareigne ou Bourbon », p. 85 et suivantes.
3. Carpeau du Saussay, *Voyage de Madagascar*, Paris, 1722, chap. VIII et IX.
4. Martin, *Mémoires*, f. 4 v°.

bien qu'il fit un second séjour à Bourbon, du 23 octobre au 5 novembre 1667 [1], il ne parle nulle part de ses rades.

Ces renseignements n'étaient point encore parvenus en France au moment de l'organisation et du départ de l'expédition de Montdevergue. Et comme on commençait déjà, ainsi qu'il a été dit plus haut, à revenir de l'engouement de la première heure pour Madagascar, les instructions de Colbert au chef de cette seconde flotte faisaient une place remarquable à Bourbon : il lui était recommandé d'y donner rendez-vous à ses vaisseaux, d'y descendre les malades, faire commencer des cultures et construire des magasins; « il sera ordonné à ceux qui demeureront en ladite île de Bourbon de reconnaître les dedans et les dehors d'icelle et de *chercher quelque bon port* où les vaisseaux puissent aborder et demeurer en sûreté et, s'il se peut, de faire une carte et description exacte de ladite île... Il sera observé dans ledit état s'il y a des bois et de quelle qualité et quantité, s'ils sont propres pour bâtir des navires ou à quelque autre usage, et, étant de nécessité absolue que nos vaisseaux reconnaissent et approchent en ladite île allant à l'île Dauphine, s'il se peut, *il y faut faire un lieu considérable pour y prendre des rafraîchissements* [2]. »

A cette fin de 1665 et avant de savoir ce que devenait l'entreprise de Fort-Dauphin, Colbert conçoit donc l'idée d'établir à Bourbon l'entrepôt nécessaire sur la route de l'Inde : elle persiste quand arrivent les mauvaises nouvelles de Madagascar et, en août 1668, les Directeurs proposent au Ministre de le transporter à la baie de Saint-Augustin ou à l'île Bourbon, sur le bruit qu'un pilote y a trouvé un excellent mouillage, au S. O. de l'île [3].

C'est qu'en effet les premiers renseignements reçus sur Bourbon étaient assez favorables quoique encore incom-

1. Martin, *Mémoires*, f. 38.
2. 17 novembre 1665. AC. C⁵ 1, liasse 1665.
3. Délibération du 30 août 1668. Dernis, I, p. 205.

plets : de Montdevergue, qui y était arrivé le 24 février 1667 venant de la baie de Saldaigne, jugea à propos d'en faire « l'infirmerie de Madagascar à cause de la bonté de son air et de ses commodités[1] ». Séduit par le contraste de cette nature riante avec les environs sablonneux et stériles de Fort-Dauphin, il s'étendait sur l'excellence des eaux, l'abondance du gibier et la « douceur » de Bourbon : suivant les ordres de Colbert, Regnault, accompagné d'un pilote et d'un ingénieur, avait fait le tour de l'île par terre en vingt jours, pour le bien reconnaître et en avait dressé une carte[2].

Mais des avis moins encourageants parvinrent aux Directeurs par le *Saint-Jean-Baptiste*, en janvier 1669, notamment celui de leur employé Goujon : « Touchant Mascareigne, je vous dirai que je suis dans le sentiment de la conserver seulement à cause de l'air et des chairs (viandes) qui contribuent beaucoup à la santé des malades. Mais il n'y a point de riz et peu de légumes. Les rades y sont si méchantes qu'on dit qu'un navire n'y peut être en assurance un jour et que d'heure à autre les coups de vents y sont si terribles qu'on y laisse souvent câbles et ancres[3]. »

Bien que ce jugement fût un peu sommaire, il dut frapper le Ministre et les Directeurs, et c'est pourquoi, dans les instructions remises à de la Haye à la fin de cette même année 1669, il n'est pas question de Bourbon : c'est au cap de Bonne-Espérance que Colbert croit alors pouvoir placer le port de relâche.

Cependant les circonstances amenèrent de la Haye à s'occuper particulièrement de Bourbon : après ses fautes et ses malheurs de Fort-Dauphin, c'est là qu'il vint chercher le réconfort et la santé pour lui-même et pour les nom-

1. Souchu de Rennefort. *op. cit.*, p. 219.
2. *Relation du départ du Brésil*, Fort-Dauphin, 20 février 1668. AM. B[4] 3, f. 181.
3. Extraits des lettres envoyées sur le *Saint-Jean*, AC. C[5]1.

breux malades de l'expédition ; on voit par le récit de l'un d'entre eux, du Bois, l'impression bienfaisante qu'ils ressentirent en arrivant dans cette terre salubre et fertile (27 avril 1671) : « S'il y avait un port assuré pour les vaisseaux et qu'on la cultivât, on en tirerait bien du profit et on en pourrait faire une des meilleures et des plus abondantes îles du monde, à proportion de sa grandeur[1]. » De la Haye, reçu à Saint-Denis par Regnault qui y avait transporté sa résidence en 1669, trouvant que le mouillage y était meilleur qu'à Saint-Paul et les ressources plus abondantes[2], y fit solennellement reconnaître l'autorité du Roi[3], et pendant les deux mois qu'il passa dans l'île, s'occupa activement de trouver une solution plus favorable que celle de Fort-Dauphin au problème de la relâche : dès le 2 mai, il se rendit à Saint-Gilles « pour y reconnaître les lieux et voir si on pourrait faire un port suivant l'assurance qu'on lui avait donnée de la possibilité de la chose, et, après l'avoir bien examiné ne le trouva faisable[4]. » Puis, son enquête finie, il expliqua à Colbert, dans son mémoire du 1er août 1671 déjà cité, la combinaison qu'il avait imaginée et qui donne toute leur valeur aux projets qu'il proposait alors d'établissement de ports à Sainte-Marie de Madagascar et à la baie d'Antongil[5] : d'abord, il déclarait que presque toutes les rades de Bourbon étaient bonnes, surtout celle de Saint-Denis, sauf les mois de janvier, février et mars, que le climat était sain, le sol fertile, « nous avons peu d'aussi bonnes terres en France » ; puis

1. *Les Voyages faits par le sr du Bois, etc.*, p. 166 ; Description de Bourbon, p. 164-204.
2. *Mémoire* de Regnault, 1681, AC. C3 1.
3. Voir le journal de du Tremblay, commissaire de l'escadre. AM. B4 4, f. 78-86.
4. Journal du *Navarre*. AM. B4 4, f. 316. Saint-Gilles, à l'Ouest de Saint-Paul, n'a qu'un mauvais mouillage par 36 mètres environ (*Instructions nautiques sur Madagascar, etc.*, p. 196). Aujourd'hui il n'y a là aucun port, mais une simple station balnéaire.
5. Voir plus haut, chap. II, p. 34.

il conseillait d'une part la création de postes fortifiés aux deux mouillages indiqués de Madagascar qui n'étaient qu'à six ou huit jours de Bourbon et où les vaisseaux pourraient faire escale en toute sûreté; d'autre part, la colonisation de Bourbon « où l'on ne saurait mettre trop de monde; ce serait une pépinière où les hommes se conserveraient pour de là fournir les lieux qui en auraient absolument besoin et bon pour y rétablir nos malades de toutes les Indes : cela empêcherait la consommation d'hommes qui se fait partout ailleurs et l'on en tirerait des vins, grains et vivres avec peu de labeur, la rade bonne neuf mois. » Les ports à Sainte-Marie et à Antongil, le ravitaillement à Bourbon, telle était donc l'idée de de la Haye au moment où il allait commencer les grandes entreprises qui rendaient encore plus nécessaire la possession d'escales. Et il montrait en conclusion combien la navigation serait facilitée par l'adoption de son plan : les vaisseaux, après avoir mouillé aux îles du Cap-Vert ou aux Canaries, cingleraient vers le Sud jusqu'au 34 ou 35° où ils trouveraient « les vents d'Ouest frais » qui les conduiraient directement à Bourbon : là, ils remplaceraient leurs malades par des hommes valides, prendraient leurs vivres, pourraient se caréner ou attendre d'autres navires au port d'Antongil. La conception était fort ingénieuse : c'est, croyons-nous, la meilleure solution qui fut indiquée de ce problème des relâches jusqu'au moment où les Français trouveront à la fois à Maurice les ports et la pépinière d'hommes également indispensables pour des entreprises d'importance dans l'Inde. Il a été déjà dit comment elle fut ruinée par l'abandon de tout projet sur Madagascar, à la suite de la catastrophe de Fort-Dauphin.

Et pendant même que se maintenait en ce dernier point le principal établissement français de la mer des Indes, Bourbon commença en fait à servir d'escale aux vaisseaux de la Compagnie, rôle qui va lui rester avec plus ou moins de suite et nonobstant son manque de port naturel, pen-

dant un demi-siècle. De nombreux vaisseaux s'y arrêtent alors pour prendre des vivres ou guérir leurs malades : ainsi la *Force* (venant de France) mouilla à Saint-Paul du 1er au 22 septembre 1668 ; le *Saint-Paul*, faisant aussi route vers Madagascar, à Saint-Denis et à Saint-Paul, du 31 août au 23 septembre 1669[1] ; la flûte la *Couronne*, revenant de l'Inde, en avril 1671 ; huit jours après son départ y arrivait de la Haye avec six vaisseaux de son escadre pour la ravitailler (27 avril-17 juin) ; du 20 septembre suivant au 21 octobre, le vaisseau du Roi le *Breton*, envoyé en renfort à de la Haye, puis un des houcres de la Compagnie partis avec lui de France, relâchèrent à Saint-Paul ; du 17 août au 4 septembre 1672, le houcre *Barbaut* venant de Ceylan, à Saint-Denis[2]. Avant la ruine de Fort-Dauphin, les bâtiments français l'évitaient donc déjà de plus en plus : Colbert lui-même, dans ses instructions au capitaine du vaisseau du Roi *Éléphant* envoyé au secours de Saint-Thomé, lui recommande, en septembre 1673, d'aller directement à Bourbon, à cause de la guerre ; il remet des ordres identiques au capitaine de la flûte du Roi le *Coche*, un instant destiné à Saint-Thomé (août 1674), à celui du vaisseau du Roi le *Hardi* qui devait partir à sa place avec une flûte en avril 1675[3].

De même la plupart des navires revenant alors de l'Inde touchèrent à Bourbon, surtout après l'anéantissement de Fort-Dauphin ; le *Julle* ramenant Caron, dans les derniers mois de 1672 ; de la Haye lui-même sur les deux vaisseaux hollandais qui portaient le débris de son corps expéditionnaire, en novembre 1674 ; le *Blancpignon* et l'*Heureuse*,

1. Dellon, *op. cit.*, chap. III. Description de Bourbon.
2. Du Bois, *op. cit.*, p. 43, 159-163, 205-208. — Journaux du *Navarre* et de du Tremblay. AM. B4 4, f. 315, 319, 86. — Journal du *Breton*. *Id.*, B4 5, f. 356-361 ; l'auteur de ce dernier apprécie fort l'excellence de l'île et le mouillage de Saint-Paul.
3. Instructions royales du 28 septembre 1673. AM. B2 21, f. 43 ; du 3 août 1674 et du 5 avril 1675. AC. B 6 (année 1674), f. 37 et (année 1675), f. 9 v°.

revenant de Surate sous l'escorte du vaisseau du Roi le *Rubis* en février 1676[1].

Les seuls bâtiments expédiés de France pendant les trois dernières années de la guerre, le *Vautour* et le houcre *Rossignol*, firent aussi escale à Bourbon du 3 au 21 juillet 1676[2] et leur séjour est raconté dans le Journal d'André Boureau-Deslandes dont les impressions sur les ressources de l'île et ses mouillages sont très précises : c'est « un véritable Paradis terrestre..., la terre en est si excellente qu'elle produit beaucoup de choses sans les semer, l'air si salubre que..., lorsqu'un navire y aborde, quelques malades qu'il ait, il est assuré en huit ou dix jours de les revoir tous sur pied... on peut aussi tirer de cette île des mâts, des planches de doublage... » Quant aux rades, il déclare celle de Saint-Denis « assez bonne », mais celle de Saint-Paul est meilleure, « beau mouillage par les vingt à vingt-cinq brasses d'eau, fond de sable, proche de terre... l'abord des chaloupes y est plus facile qu'à Saint-Denis où il y a beaucoup de peine à aborder lorsque la mer est tant soit peu grosse. » Cette supériorité de Saint-Paul ne sera plus contestée; quant à Sainte-Suzanne, la troisième habitation, c'est un endroit délicieux, mais « point de mouillage pour les navires[3]. »

Bourbon rendait donc déjà comme escale de la route des Indes d'incontestables services. Et pourtant Colbert ne semble pas s'en être fort occupé ; sans doute, dès 1673,

1. Guet, *op cit.*, p. 134, 117, 125.

2. Ils trouvèrent en rade le *Saint-Robert*, envoyé par Baron de Surate pour conduire à Bourbon quelques réfugiés de Fort-Dauphin et chercher d'autres survivants à Mozambique (Guet, p. 125).

3. Journal du *Vautour*, 1676, AM. B[4] 7, f. 211-214. On voit que Deslandes, avec raison et contrairement à Regnault, appréciait la supériorité du mouillage de Saint-Paul, bien abrité par les montagnes des vents réguliers du S. E. et des cyclones, sur celui de Saint-Denis exposé à tous les vents, du N. O. au S. E. par le Nord, qui occasionnent une forte houle, même pendant la belle saison (Voir *Instructions nautiques*, *op. cit.*, p. 192). Il est vrai que Saint-Paul, limité par son étang vaseux, n'offrait pas autant de facilité au commerce que Saint-Denis. C'est pourquoi la capitale subsista où Regnault l'avait placée.

le gouvernement royal se déclarait disposé à envoyer chaque année quelques hommes et quelques filles pour peupler l'île, et il expédia un premier groupe de seize filles, fournies par l'Hôpital général de Paris, sur la *Dunkerquoise* en mai 1673[1]; sans doute, nous voyons encore le Ministre, une fois la paix rétablie avec la Hollande, exprimer son dessein de secourir les Français de Bourbon par les premiers vaisseaux que la Compagnie enverra aux Indes[2]. Mais il n'apparaît pas que ces intentions furent suivies d'effet : les navires partis en 1679 et années suivantes ne touchèrent pas à Bourbon ; ils s'arrêtaient maintenant au Cap, relâche que la paix rendait accessible aux Français[3], ou aux Comores. Cette dernière escale, où l'on pouvait prendre de l'eau, du bois et des vivres, non sans difficulté, car les habitants ne faisaient pas cas de l'argent[4], était fort commode pour les vaisseaux qui, partis de France en bonne saison, prenaient la route ordinaire par le canal de Mozambique[5]. Et pourtant il ne fut jamais question de fonder à Anjouan ou à Mohély un établissement permanent : les Français avaient remarqué que si le climat y était sain au mouillage, le séjour y était funeste aux équipages qui contractaient, s'ils couchaient à terre, des fièvres souvent mortelles[6].

Colbert ne semble pas non plus avoir prêté grande attention aux propositions qui lui furent présentées en

1. Le Roi de la Haye, 27 février 1673, AC. B 5, f. 7 ; à de Beauregard, capitaine de la *Dunkerquoise*. *Id.*, f. 11. Voir leur odyssée dans Guet, *op. cit.*, p. 102.

2. Dépêches de Colbert, 28 juin 1679. AM. B² 41, f. 354.

3. Par exemple le *Soleil d'Orient* en 1679 ; Martin, *Mémoires*, f. 304 v°.

4. Des Augiers et Renault, commissaire, à Pontchartrain, février 1699. AM. B⁴ 20, f. 258, 307.

5. Nous avons trouvé mention de relâche à Anjouan pour le *Président* en 1681, Martin, *Mém.*, f. 334 v°; l'*Heureuse* et la *Royale* en 1682. *Id.*, f. 344 v°; la *Vierge sans Macule*, en 1684, *Id.*, f. 375 v°.

6. Le Mayer à Pontchartrain, 29 mars 1697 (Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, vol. 85³, div. 8) — Le capitaine Faucher à Pontchartrain, sept. 1697. AC. C² (Marine) 9. — D'Après de Mannevillette, *op. cit.*, p. 52.

1681 d'une active colonisation de Bourbon par le chevalier de Ricous, lieutenant de vaisseau, qui avait visité l'île avec de la Haye, et par Regnault, son premier Gouverneur. De Ricous, qui ambitionnait le commandement de l'entreprise, adressa force mémoires à Colbert et à Seignelay pour la conseiller au gouvernement royal. Il la justifiait par deux avantages essentiels : la commodité de la navigation pour la Compagnie, l'utilité stratégique pour le Roi. Pour le premier point, il montrait que Bourbon était la seule escale pratique sur la route de l'Inde, rappelait l'échec de la tentative de la baie de Saldaigne qu'il avait jadis reconnue avec de la Haye et insistait sur les inconvénients des relâches en pays étrangers, au Cap ou au Brésil ; après avoir refait le tableau séduisant des ressources de Bourbon, il déclarait qu'on y pouvait établir des magasins de vivres comme faisaient les Hollandais au Cap pour épargner les maladies aux équipages et, citant encore l'exemple des Hollandais, il revenait à l'idée exprimée dix ans plus tôt par son ancien chef : « L'on pourrait faire aussi un entrepôt dans cette île de matelots et de soldats que l'on ferait travailler pour le service du Roi tant qu'ils y seraient ; et les vaisseaux qui y passeraient, pour éviter le retardement que causent d'ordinaire les malades, les laisseraient dans les hôpitaux et prendraient le même nombre de ces gens qui seraient frais et faits au pays. » Il proposait donc d'envoyer à Bourbon des laboureurs pour mettre le sol en culture, des charpentiers pour préparer d'avance des bordages et des courbes pour les vaisseaux et des ingénieurs pour fortifier les lieux de descente[1]. Mais il passait sous silence le point important : il n'indiquait pas où les vaisseaux pourraient se caréner et ne parlait point de port[2].

1. Le chevalier de Ricous à Seignelay, Brest, mai 1681. AC. C^3 1, liasse 1681.

2. La carte de Bourbon qu'il joignait à ses mémoires et qui est datée du 31 janvier 1681 est très grossière et ne semble faite que de souvenir. (Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, Pf. 218, div. 2, pièce 2).

Quant aux avantages stratégiques de Bourbon pour le Roi, Ricous les indiquait très nettement, toujours cette question des ports mise à port : il montrait que ce poste seul pourrait assurer un succès infaillible aux entreprises que le Roi voudrait faire dans l'Inde. « Comme les Hollandais ont des comptoirs par toutes les Indes, depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'au Japon, il serait difficile d'en aborder aucune sans qu'ils en eussent connaissance et comme la surprise est le meilleur moyen dont on puisse se servir pour se rendre maître de leurs places, attendu qu'ils n'y mettent de fortes garnisons que lorsqu'ils savent que l'on les doit venir attaquer, l'île Bourbon rendrait leurs précautions inutiles puisque, sans toucher à la terre ferme, l'on y trouverait toutes sortes de rafraîchissements et un séjour de quinze jours suffirait pour y rétablir les vaisseaux, l'air y étant admirable ; ainsi l'on tomberait tout d'un coup sur une place qui serait hors d'état de se défendre, et que l'on surprendrait fort aisément[1]. » C'était indiquer avec précision les avantages à attendre d'un établissement de relâche aux Mascareignes, mais il s'agissait de savoir si Bourbon, dépourvue de ports naturels, pouvait tenir un pareil rôle. Pour de Ricous cette question ne paraissait point faire doute : aussi adressait-il au Ministre plusieurs lettres et mémoires très détaillés, en août 1681, pour énumérer les choses nécessaires à l'entreprise, mais il n'y parlait toujours pas des mouillages de Bourbon.

C'est au contraire sur ce sujet que s'arrêtait particulièrement l'employé de la Compagnie Regnault, dans le long mémoire qu'il adressait de l'Inde aux Directeurs, en 1681[2].

1. Autre mémoire, daté du 12 mai 1681. AC. C^3 1, liasse 1681.
2. Étienne Regnault, de Paris, Gouverneur de Bourbon d'août 1665 à juin 1671, moment où de la Haye l'emmena dans l'Inde, n'en revint pas pour remettre ce mémoire aux Directeurs, comme le croit Guet, *op. cit.*, p. 72. Il était alors sous-marchand au comptoir de Surate (État des employés au service de la Compagnie qui sont aux Indes, 31 août 1679. AC. C^2 5, f. 10. — Martin, *Mémoires*, f. 333 v° et 350).

Bien que nous n'en ayons trouvé aucune preuve, il semble que ces renseignements sur Bourbon lui avaient été demandés par Colbert, puisqu'il les intitule : « Mémoire contenant les avis de ce qu'il conviendrait suivre pour *l'établissement considérable que le Roi désire faire en l'île de Bourbon* et son utilité [1]..... » Il insistait notamment sur la commodité d'y faire escale : les vaisseaux de la Compagnie, partant de France de janvier à mars, y arriveraient dans la belle saison, y pourraient séjourner le temps nécessaire, et n'arriver à Surate qu'après les ouragans de septembre de la côte de Malabar, au lieu de se réfugier en quelque port étranger [2]. Au retour, il leur était aussi facile de se ravitailler à Bourbon. Mais il reconnaissait qu'il fallait s'y contenter de « plusieurs bonnes rades ». « L'anse de Saint-Paul est un bon mouillage pour plusieurs navires, le meilleur endroit est par le travers de l'étang qui a une bonne lieue de long et 18 à 20 brasses d'eau, fond de sable noir; l'abordage à terre y est souventes fois rude [3].... » Il parlait ensuite de Saint-Denis « où il peut radder plusieurs vaisseaux, à 15, 18 à 20 brasses, fond de sable noir, meilleur ancrage qu'à Saint-Paul. Il y a un assez doux abordage pour les chaloupes et que l'on peut rendre plus commode; l'on y fait fort facilement l'eau pour les navires. Ce lieu est la clef du beau pays... »

Tout cela ne constituait pas un bon port où les vaisseaux pussent s'abriter et se caréner en toute sûreté : c'est sans doute pour cette raison que Colbert, qui ne pouvait être alors que médiocrement porté à proposer au Roi de nouvelles entreprises dans les mers des Indes, ne donna

1. AC. C^3 1, liasse 1681.

2. Ils s'arrêtaient en effet souvent à Goa ou Bombay avant de gagner Surate, et cela peut être une des raisons pour lesquelles les capitaines des vaisseaux de la Compagnie répugnaient à l'escale de Bourbon : ils faisaient du commerce particulier à Bombay. Aussi le Conseil de Surate demande-t-il aux Directeurs d'interdire absolument cette relâche (19 octobre 1688. AC. C^2 63, f. 121).

3. AC. C^3 1. *Id.*

aucune suite à ces projets de colonisation de Bourbon; l'île resta pour ainsi dire abandonnée à elle-même sous le gouvernement d'un capucin, le Père Bernardin (1680-1686). Fort peu de vaisseaux y relâchèrent pendant cette période, tous revenant de l'Inde : le *Soleil d'Orient*, parti de Bantam avec les ambassadeurs siamois, s'y arrêta du 1er octobre au 1er novembre 1681, avant sa mystérieuse disparition dans les parages de Madagascar; le *Président*, retour de Pondichéry, en 1683; le *Saint-François d'Assise*, en novembre 1686; l'*Oriflamme*, de Surate, en mars 1687[1]. La plupart des bâtiments de la Compagnie profitaient de la paix pour toucher au Cap ou plus rarement aux Comores[2]. L'escale du Cap était alors habituelle : quand le Conseil de Pondichéry voulut faire connaître la révolution de Siam à l'escadre française qui lui avait été annoncée, c'est au Cap qu'il expédia par le *Coche* et la *Normande*, de nouvelles instructions. Bourbon semblait presque oubliée.

Cependant, lorsque Seignelay prétendit reprendre, après 1685, les projets de son père sur les Indes[3], Bourbon ne fut pas négligée; l'attention du Ministre avait été d'ailleurs activement sollicitée : en décembre 1686, le chevalier de Ricous revenait encore à la charge pour proposer la colonisation de l'île et demander le commandement de l'expédition[4]; et, quelques mois plus tard, le P. Bernardin, qui s'était embarqué sur le *Saint-François d'Assise* pour rappeler au gouvernement royal l'existence des Français de Bourbon, adressa de Brest à Seignelay un long

1. Guet, *op. cit.*, p. 134 et 142.
2. Par exemple la *Royale* relâcha au Cap en 1685 (Martin, *Mém.*, f. 393 v°); de même l'escadre royale destinée au Siam en 1687; l'*Oriflamme*, envoyée la rejoindre l'année suivante; le *Gaillard*, à son retour du Siam; le *Coche* et la *Normande*, qui y furent pris en 1689. — Le *Saint-François d'Assise*, en 1685, n'avait relâché à Anjouan qu'involontairement.
3. V. notre ouvrage, *La Compagnie des Indes Orientales et F. Martin*, IIIe partie, chap. Ier.
4. AC. C3 1.

mémoire, daté de 1687 [1], pour représenter la misère des colons, due surtout à l'impossibilité, faute de vaisseaux, de vendre les fruits de leur travail : aussi recommandait-il la valeur de l'île comme escale sur la route de l'Inde; il rappelait que les navires français l'avaient fréquentée jadis [2] et qu'au voyage d'aller ils arrivaient ainsi à la côte malabare après la mauvaise saison; qu'au retour ils pouvaient aussi bien passer à Bourbon qu'au Cap où l'achat des vivres était très onéreux; aussi donnait-il des renseignements fort précis et exacts sur les mouillages : « Il n'y a rien à craindre au Nord de l'île, immédiatement après la lune de février, qui pour l'ordinaire est la plus à craindre, quoique le houragan se rencontre aussi quelquefois dans les deux mois précédents; le meilleur endroit pour la sûreté des navires est Saint-Paul; la tourmente ne dure pas pour l'ordinaire plus de deux fois 24 heures ; l'anse de Saint-Paul tant à terre qu'au large n'est que sables, la tenue y est fort bonne [3]. »

Mais, comme il savait bien que les meilleures rades foraines ne valent pas un bon port, le P. Bernardin s'était préoccupé de la question et croyait en avoir trouvé une solution au moins partielle : « Il y a un petit lieu, appelé la rivière d'Abord, qui est assez facile à bonifier pour y faire hiverner quelques barques de 50 tx., ce qui serait d'un très grand soulagement pour l'île si on permettait aux habitants de transporter leurs denrées aux terres circonvoisines, comme tabac, froment, riz, etc. [4]... » C'est donc le

1. Le *Saint-François d'Assise*, après avoir touché à Bourbon en novembre 1686, parvint à Port-Louis le 19 mai 1687, après une traversée heureuse et rapide, et non en 1688, comme le croit Guet, *op. cit.*, p. 153.

2. Allusion certaine à la relâche du *Vautour* et du *Rossignol* en 1676.

3. Mémoire du P. Bernardin, Brest, 1687. AC. C^3 1, liasse 1687.

4. La première mention que nous ayons trouvée de ce nom de *Rivière d'Abord*, dont nous ignorons le sens, est dans la carte du chevalier de Ricous, du 31 janvier 1681 (Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, Pf. 218, div. 2, pièce 2). — Bory de Saint-Vincent suppose, sans aucun fondement, que les Portugais auraient pris terre à cet endroit, en

P. Bernardin qui le premier entrevit la possibilité de créer un port à l'endroit où a été établi de nos jours celui de Saint-Pierre, le premier en date de l'île.

Ainsi renseigné, le gouvernement royal s'occupa, cette fois avec activité, de Bourbon. Un mémoire rédigé par Delagny d'après ceux de Ricous et du P. Bernardin, évidemment destiné à Seignelay et intitulé *Projet pour maintenir et augmenter la colonie de l'île de Bourbon*, exprime la façon dont on envisageait en haut lieu cette question : Delagny rappelait que de nombreux vaisseaux avaient relâché dans l'île aux premiers temps de l'histoire de la Compagnie, mais que celle-ci n'en prenait aucun soin, bien que ses navires continuassent souvent à y toucher, surtout au retour de l'Inde ; puis il appréciait, avec sagacité, les avantages et les inconvénients de cette escale « trop loin au delà du cap de Bonne-Espérance pour y faire un entrepôt commode pour les voyages d'Europe aux Indes et trop près de Surate pour le retour en Europe... » Néanmoins il reconnaissait que les navires destinés à Surate pouvaient y mouiller commodément au lieu d'aller attendre pendant un mois à Bombay la fin du mauvais temps de la côte de Malabar, et, d'autre part, que « les vaisseaux qui viennent de la côte de Coromandel et du côté du golfe du Bengale en peuvent tirer des secours, ainsi que ceux qui, allant et venant d'ailleurs, peuvent se trouver déroutés par les divers accidents qui arrivent à la mer. » Sans s'arrêter aux avantages stratégiques offensifs préconisés par de Ricous, il déclarait cependant : « Cette île pourrait être d'une plus grande ressource en temps de guerre avec quelqu'une des nations de l'Europe, parce que, pour éviter le cap de Bonne-Espérance ou les îles dans lesquelles elles sont établies, les vaisseaux français y vien-

découvrant l'île, d'où ce nom. *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique*, Paris, 3 vol. in-8 et un atlas in-4, an XIII; vol. III, p. 177.

draient prendre des rafraîchissements en revenant de Surate et de la côte de Coromandel et du côté de Bengale, pour venir en France sans toucher ailleurs, ou en tout cas au Cap Vert s'ils en avaient besoin, et la même chose se pourrait pratiquer en allant de France aux mêmes endroits. » Il résumait ensuite les renseignements fournis par le P. Bernardin sur les ressources, notamment en bois de construction et de mâture, les mouillages, les ouragans, le petit port de la rivière d'Abord et concluait en proposant d'envoyer à Bourbon tout le nécessaire par le petit bâtiment que la Compagnie devait armer incessamment pour les Indes [1].

Bien qu'il porte la date de 1690, ce mémoire est du début de 1689; instruit par là que Bourbon, sans constituer par sa situation même et ses rades une escale parfaite sur la route de l'Inde, pouvait être d'une grande commodité dans cette navigation, Seignelay, adoptant les conclusions de Delagny, se décida à organiser et développer la colonie : en mars 1689, il nomma un Gouverneur, de Vauboulon, présenté par la Compagnie; un garde-magasin, nommé Firelin; un curé, le P. Bernardin, que devaient accompagner deux autres capucins, dont le P. Hyacinthe; cet état-major s'embarqua sur le *Saint-Jean-Baptiste*, de 150 tx., qui, destiné à Pondichéry, devait le déposer à Bourbon et qui mit à la voile de Port-Louis le 5 mai 1689. Les instructions remises à de Vauboulon et empruntées, en plusieurs endroits, aux mémoires du P. Bernardin et de Delagny, n'étaient guère relatives qu'à la colonisation et à l'administration de l'île [2]; elles ne contenaient d'autre allusion à la Compagnie que la recommandation de faire cultiver les denrées qu'on pourrait charger sur ses vaisseaux ; il n'était donc pas question de faire de Bourbon l'entrepôt du commerce de l'Inde.

1. AC. C^3 1, liasse 1690.
2. *Id.*, liasse 1689.

Nous n'avons pas à nous occuper ici du gouvernement de Vauboulon, du conflit avec les capucins qui le troubla, ni de la façon violente dont il se termina au bout d'un an (novembre 1690)[1].

En même temps que le *Saint-Jean-Baptiste*, était parti de Port-Louis, le 5 mai 1689, un autre vaisseau de la Compagnie, les *Jeux*, capitaine Houssaye, destiné à Surate ; il prit le premier ses rafraîchissements à Bourbon, puisque la guerre maritime, alors recommencée en Europe, interdisait aux navires français l'escale, habituelle depuis quelques années, du cap de Bonne-Espérance. Quant au *Saint-Jean-Baptiste* il ne parvint dans l'île que le 1er décembre, s'y laissa surprendre par la mauvaise saison et fut jeté à la côte par un ouragan le 31. Au contraire le vaisseau les *Jeux*, à son retour de Surate, fit un second séjour à Bourbon, aussi favorable que le premier, de juillet au 14 septembre 1690.

Cette double et heureuse relâche ne pouvait effacer l'impression désastreuse causée en France par le naufrage du *Saint-Jean-Baptiste*, uniquement dû pourtant au retard de sa navigation. Les avis que la Compagnie recevait par les *Jeux* n'étaient d'ailleurs guère encourageants : un mémoire daté de septembre 1690 et dont l'auteur est certainement le capitaine Houssaye[2], contient des renseignements hydrographiques très précis sur la tenue des rades de Saint-Denis et de Saint-Paul : il reprochait à la première l'état d'agitation presque continuel de la mer et la difficulté de la descente[3] ; pour la seconde, qu'il déclarait meilleure, il signalait le risque de la manquer, à cause des courants, mais reconnaissait la commodité de l'abordage.

1. V. Guet, *op. cit.*, p. 161-199.
2. *Mémoire concernant l'état et la forme de l'île de Bourbon ou Mascareigne.* AC. C³ 1, liasse 1690.
3. Les *Instructions nautiques* attribuent en effet à ces deux causes la difficulté des chargements à Saint-Denis, avant la construction du wharf (*op. cit.*, p. 192).

Enfin au sujet des saisons où la relâche à Bourbon était sans danger, il déclarait « qu'il n'y a rien de tout à fait certain ; ...depuis la fin d'avril jusqu'à la fin d'octobre on y peut aborder sans crainte du houragan. Mais il ne laisse pas que dans les mois d'avril, mai, juin, juillet, les vents soufflent de grande force de l'E. N. E. à l'E. S. E., la mer étant fort grosse en rade et souvent à la côte[1] ; en août, septembre et octobre la mer est assez belle en rade et roule à la côte. De novembre jusqu'à la fin de mars, les mers y sont belles au large comme à la côte, mais c'est le temps du houragan où il n'y a aucune sûreté, car pour le peu qu'il y a du vent au large quoiqu'il n'arrive pas jusqu'à la rade, la mer est impétueuse à la côte et je ne connais pas un endroit où on puisse tenir une chaloupe qu'à Saint-Paul, encore faudrait-il la haler haut sur le sable... »

Donc Bourbon ne pouvait servir d'escale qu'à certains moments de l'année et non sans risque. Quant à la question d'un port à y créer, les renseignements venus de l'île n'étaient pas très séduisants. Vauboulon s'informa des côtes et de la possibilité de ménager un abri aux navires[2] ; son examen porta surtout sur la rivière du Marsouin où il releva et sonda un bassin intérieur en deçà de la ligne de galets du rivage, qui avait 300 pieds de long, 110 de large et 20 de fond à marée basse, 6 de plus à mer haute et dont l'entrée était toujours libre : le Gouverneur assurait à la Compagnie qu'il était possible d'y établir un port, mais au prix d'un gros travail à cause des galets que la mer amassait constamment à l'embouchure[3].

1. Ce sont les brises de remous, généralement légères, qui soufflent en belle saison à Saint-Paul, variant du S. O. au N. E., alors que l'alizé du S. E., régulier et fort, se divise en deux branches en heurtant l'île, l'une sur la côte du Vent jusqu'à Saint-Denis, l'autre sur la côte méridionale jusqu'aux caps Noir et Champagne.

2. Lettre de Vauboulon aux Directeurs, citée par Hermann, *La Colonisation de l'île Bourbon* (travail fait uniquement d'après les archives locales). II, p. 236.

3. Devant cette rivière du Marsouin, aujourd'hui Saint-Benoît, le mouillage est médiocre et le fond en effet très mauvais (*Instructions nautiques*, *op. cit.*, p. 194).

Un peu plus tard, le garde-magasin Firelin, devenu Gouverneur de Bourbon à la suite de la conspiration du P. Hyacinthe contre de Vauboulon[1], déclarait, dans un mémoire daté de 1692, qu'il n'avait trouvé sur tout le pourtour de l'île aucun endroit où il se pût faire un port pour les bâtiments : à la rivière d'Abord seulement on pouvait créer un refuge pour les barques en coupant le banc de galets mouvants qui limitait le bassin et en construisant deux petites jetées à son entrée ; il parlait aussi de faire un quai à Saint-Denis pour faciliter l'abordage des chaloupes[2].

La Compagnie des Indes Orientales, alors embarrassée par la guerre maritime, n'avait ni les moyens ni l'envie de songer à des entreprises de ce genre : le naufrage du *Saint-Jean-Baptiste* entraîna la condamnation de Bourbon, que les vaisseaux de la Compagnie évitèrent dès lors systématiquement : il n'en parut aucun de 1690 à 1695 ; à ce moment, en effet, ils naviguaient de conserve avec les navires du Roi, et, outre le mauvais renom de Bourbon, on pouvait craindre que ces escadres, assez nombreuses, ne trouvassent pas dans l'île un ravitaillement suffisant. Deux escales furent alors fréquentées : celle des Comores et celle d'Amérique. Ainsi les instructions successivement remises à Duquesne-Guiton, à Dandennes, à de Serquigny, leur prescrivaient de prendre la route ordinaire, avec relâche à Anjouan, comme ils firent tous, le premier en juillet 1690, le second en septembre 1692, le troisième en septembre 1695. Quant à l'escale d'Amérique, Seignelay l'avait indiquée à Duquesne-Guiton pour le temps de guerre[3] : au retour des Indes, les bâtiments pouvaient se rafraîchir au Brésil, puis à la Martinique et en revenir en compagnie d'autres navires français. C'est ce que firent

1. V. Guet, *op. cit.*, p. 193 et suiv.
2. *Mémoire fait au sujet de l'île Bourbon* par Michel Firelin, commissaire en ladite île, 1692. AC. C^3 1, liasse 1692.
3. Mars 1689. AM. B^2 69, f. 215.

successivement ces trois escadres. Un des rares vaisseaux expédiés alors isolément par la Compagnie, le bâtiment d'avis le *Postillon* (octobre 1692), s'arrêta aussi au Brésil[1].

Ce n'est que pendant les dernières années de la guerre que les bâtiments français reparurent à Bourbon : les *Jeux*, envoyés à Surate, y relâchèrent au début de 1695 après une escale à la baie d'Antongil[2] et c'est seulement parce que de Serquigny apprit par ce vaisseau, à Surate, les événements qui avaient mis fin brusquement au gouvernement de Vauboulon que, pour opérer une enquête et arrêter les coupables, il se rendit avec toute son escadre à Bourbon et y resta deux mois (du 2 au 20 juillet 1696 à Saint-Denis, puis jusqu'au 4 septembre à Saint-Paul) ; ses équipages s'y ravitaillèrent et s'y rétablirent à merveille[3]. Deux autres navires de la Compagnie échappés des comptoirs des Indes, alors bloqués par les Hollandais, y mouillèrent coup sur coup, le *Pontchartrain*, venant de Goa en décembre 1696, et le *Postillon*, du Bengale, qui y séjourna d'avril à septembre ou octobre 1697[4].

Ces différentes relâches, dont quelques-unes fort longues, montraient que, malgré tout, Bourbon pouvait rendre de réels services, au moins aux bâtiments français revenant de l'Inde. C'est ce que Le Mayer, capitaine du *Florissant* qui avait touché à Bourbon avec l'escadre de Serquigny, constatait dans une lettre qu'il adressait de Lorient, le 29 mars 1697, à Pontchartrain[5]. Pour lui l'île ne pouvait procurer à la Compagnie d'autre profit « que les rafraîchissements nécessaires, à très bon compte et en abondance, que ses vaisseaux de relâche pourront trouver, avec une

1. Martin, *Mémoires*, f. 544 v°.
2. Le Mayer à Pontchartrain, 29 mars 1697; Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, vol. 85³, div. 8.
3. Rapport de Serquigny. AC. C² 64, f. 157 et suiv. ; Relation de l'écrivain du *Faucon*. Id., f. 139.
4. Bastide (Gouverneur laissé à Bourbon par de Serquigny) à Pontchartrain, 16 septembre 1697. AC. C³ 1.
5. Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, vol. 85³, div. 8.

très parfaite santé pour les équipages. » Mais ces avantages ne lui paraissaient pas négligeables: sans doute, la route ordinaire des Indes était, pour le voyage d'aller, le canal de Mozambique, avec escale aux Comores; mais quand les navires séjournaient à ces îles, des fièvres souvent mortelles se déclaraient parmi les équipages ; sans doute Bourbon était très loin de la France et trop près des Indes, mais le climat en était très sain et l'élevage des troupeaux facile ; « Vous aurez aussi la bonté de considérer que l'établissement est tout fait et que dorénavant il ne peut rien coûter que l'entretien d'un Gouverneur, d'un commis ou garde-magasin... » Quant à l'inconvénient des ouragans, redoutables du 15 décembre au 15 mars, les vaisseaux pouvaient en cette saison relâcher, comme récemment les *Jeux*, à la baie d'Antongil de Madagascar. D'ailleurs Bourbon était, avec la baie d'Antongil et Anjouan, la seule escale possible en temps de guerre : il ne fallait donc pas négliger l'établissement que les Français y possédaient.

Aussi Le Mayer proposait, en conclusion, d'y envoyer, par un petit bâtiment destiné ensuite à Surate, un Gouverneur, un prêtre et un garde-magasin avec « quelque secours », c'est-à-dire de l'outillage qui serait de bonne vente à Bourbon ; s'il partait en mai, il y serait vers le 15 septembre et en novembre à Surate.

Les appréciations de Le Mayer étaient si modérées et si évidemment irréfutables qu'on ne peut considérer comme de bonne foi les protestations véhémentes que les Directeurs de la Compagnie adressaient alors à Pontchartrain pour lui démontrer qu'ils n'avaient jamais rien prétendu faire de Bourbon, laquelle n'était même pas colonie française, et qu'ils n'en voulaient pas user davantage à l'avenir. Toute leur argumentation, à la vérité absurde et contraire aux faits les plus évidents, ne tendait qu'à se faire décharger des appointements du nouveau Gouverneur

qu'il fallait bien envoyer à Bourbon: au lendemain de la guerre qui leur avait été si préjudiciable, à la veille d'une tentative suprême de restaurer, mais seulement grâce à l'emprunt, le commerce des Indes, ils trouvaient qu'aucune économie n'était pour eux négligeable et se refusaient à toute dépense dans une île dont ils pouvaient à la rigueur se passer, l'escale du Cap redevenue accessible, ou dont ils se serviraient sans bourse délier, en cas de besoin. Aussi, à ce début de 1698, n'insistaient-ils que sur les inconvénients de Bourbon « qui n'est point sur la route de ses vaisseaux, étant trop loin de l'Europe et trop près des Indes pour y aller chercher des rafraîchissements qui sont également à toutes les nations qui y en demandent... il n'y a pas un seul port, pas même une chétive baie... l'atterrage en est un danger continuel, n'y ayant nul abri, mauvais ancrage, des courants affreux, ce qui a causé à la Compagnie le naufrage de son navire le *Saint-Jean*, de son équipage et sa cargaison, et dans le dernier voyage le *Pontchartrain* y a couru grand risque[1]. »

Et en effet, malgré tout ce qu'il y avait d'exagéré et d'inexact dans ces allégations, les vaisseaux de la Compagnie, pendant la courte période de paix qui suivit le traité de Ryswick, négligèrent la relâche de Bourbon. Non sans grandes difficultés, Pontchartrain avait obtenu des États Généraux des ordres pour les Gouverneurs des places hollandaises et spécialement pour celui du Cap, leur prescrivant de faire bon accueil aux Français[2]. C'est donc la route ordinaire, avec relâche au Cap, et, occasionnellement à Sainte-Hélène ou aux Comores, qui fut alors suivie par les vaisseaux français, tant du Roi que de la Compagnie[3]. Seuls deux petits bâtiments furent expédiés à

1. Les Directeurs à Pontchartrain, 9 février 1698. AC. C² 8, f. 11.
2. De la Closure à Pontchartrain, 10 janvier 1698. AC. C² 64, f. 268 ; voir notre ouvrage, *La Compagnie des Indes Orientales et F. Martin*, IVᵉ partie, chap. Iᵉʳ.
3. Ainsi l'escadre des Augiers, suivant ses instructions, relâcha au Cap, à

Bourbon, dans un but commercial, suivant les conseils de Le Mayer, le *Marchand des Indes* en 1698[1] et le *Bourbon* en 1701[2]; l'île n'était alors considérée que comme escale du voyage de retour et encore ne fut-elle que rarement utilisée : citons la *Zélande*, de l'escadre des Augiers, qui, partie de Pondichéry en septembre 1699, y parvint le 8 novembre, y resta vingt jours pour rétablir ses malades[3]; la *Toison d'or*, qui, renvoyée tardivement de Pondichéry, séjourna à Bourbon au milieu de 1700[4].

Cependant la relâche du Cap ne tarda pas à révéler de graves inconvénients ; les Hollandais n'y recevaient qu'à contre-cœur les vaisseaux français : en mai 1700, de Châteaumorant, dont les équipages comptaient beaucoup de scorbutiques, se vit refuser la permission de les mettre à terre, et, après un mois de séjour, dut repartir sans grande amélioration de leur état ; aussi le commissaire de cette escadre, de Luzançay, constatant le rapide rétablissement des malades aux Comores (juillet), conseillait de renoncer à l'escale du Cap et de se contenter de celles des îles du Cap Vert et d'Anjouan[5].

Dès que ces nouvelles leur parvinrent, au milieu de 1701, les Directeurs ordonnèrent à leurs capitaines d'éviter

l'aller, ainsi qu'aux Comores ; de même les vaisseaux de la Compagnie armés en 1698 et 1699 ; au retour, plusieurs d'entre eux mouillèrent, ainsi que l'escadre des Augiers, à Sainte-Hélène. — En 1700, le *Phélypeaux*, la *Perle d'Orient* et l'escadre de Châteaumorant touchèrent au Cap ; mais le *Saint-Louis* et l'*Étoile d'Orient* ne s'arrêtèrent qu'aux Comores, et, deux ans plus tard ils ne firent encore que cette escale (1702). Au retour, l'escadre de Châteaumorant relâcha à Sainte-Hélène, ainsi que plusieurs vaisseaux de la Compagnie revenant de Pondichéry ou de Surate (avril 1701).

1. Parti de Port-Louis le 13 avril 1698, ce petit bâtiment, dont la navigation se fit exactement suivant les prévisions de Le Mayer, relâcha au Brésil et conduisit à Bourbon, en septembre, un nouveau Gouverneur nommé par le Roi, Le Cour, auquel succéda bientôt de Villers (Guet, *op. cit.*, p. 219).

2. De Villers à la Compagnie, 12 mars 1703. AC. C3 2, liasse 1701-1705.,

3. Le contrôleur de Mézy à Pontchartrain, 19 mars 1700. AM. B4 20, f. 450.

4. Dernis, II, p. 91.

5. Rapport de Luzançay, 28 août 1701. AM. B4 21, f. 547.

le cap de Bonne-Espérance, de faire eau au Cap Vert et de se rendre de là directement à Pondichéry en passant par la grande route, à l'E. de Madagascar[1]; ils ne parlaient point d'escale à Bourbon, mais les vaisseaux n'y pouvaient guère manquer, s'ils faisaient cette navigation, puisqu'ils passaient forcément à proximité de l'île. Moins d'un an plus tard, la reprise des hostilités en Europe interdisait d'ailleurs aux Français la relâche du Cap ; et Bourbon recommença à recevoir la visite des navires de la Compagnie ou du Roi, non seulement au retour des Indes, mais aussi au voyage d'aller. En avril 1702, le *Maurepas*, le *Pondichéry*, le *Marchand des Indes*, revenant de Pondichéry, s'y ravitaillèrent, ainsi que trois vaisseaux anglais ou écossais en juillet[2]. En 1703, lorsque du Livier renvoya du Bengale le *Saint-Louis* et l'*Étoile d'Orient*, il avait ordonné aux capitaines de ne toucher qu'à Bourbon, pour faire ensuite directement leur route vers la France[3]. Houssaye, qui commandait le premier vaisseau, mouilla donc à Saint-Denis, puis à Saint-Paul pour y prendre des vivres, mais en hâte, la saison des ouragans n'étant pas absolument passée (15-19 mars) [4] ; quant à l'*Étoile d'Orient*, dont les officiers cherchaient sans doute un prétexte pour pouvoir relâcher au Brésil où se faisait le commerce particulier interdit par la Compagnie, elle manqua Bourbon et fut prise par des corsaires ennemis à son arrivée sur les côtes de France.

Les derniers vaisseaux expédiés par la Compagnie des Indes Orientales touchèrent tous à Bourbon : les instructions du chevalier de Fontenay, commandant le *Maurepas* et le *Pondichéry* armés en course, lui laissaient le choix,

1. Réponse des Directeurs à la lettre du Conseil de Chandernagor du 17 novembre 1700. AC. C² 65, f. 156.
2. Journal de de Villers. AC. C³ 2, liasse 1701-1705.
3. Lettre du Conseil d'Ougly à la Compagnie, 12 janvier 1703. AC. C² 67, f. 39.
4. Journal de de Villers. *Id.* — *Voyage du sr Luillier aux Grandes Indes*, Paris, 1705, in-12, p. 147-151.

après le mouillage aux Canaries, entre la route ordinaire avec relâche à Anjouan et la grande route sans mention de Bourbon ; au retour, il devait aller directement de Pondichéry à cette île, mais n'y arriver que vers le 20 mars, c'est-à-dire après la saison des ouragans, n'y rester que sept ou huit jours pour se ravitailler et en revenir sans autre arrêt en France [1]. En effet, les deux vaisseaux parvinrent à Saint-Denis le 3 août 1703, prirent leurs vivres à Saint-Paul et repartirent le 19 pour Pondichéry. — Au milieu d'octobre, deux bâtiments de guerre anglais mouillèrent à Saint-Paul et exigèrent qu'on leur laissât faire de l'eau et du bois [2].

En 1704, deux vaisseaux de la Compagnie de Chine, le *Chancelier* et le *Saint-François* firent escale à Bourbon, du 16 au 25 mars, à leur retour en France. — Le 29 revinrent de Pondichéry les deux navires de l'armenent de Fontenay, qui, suivant leurs ordres, ne firent que charger leurs vivres et repartirent au plus vite, le 7 avril. — Le 9, un forban de 350 hommes d'équipage se ravitailla à Saint-Paul [3].

Des vaisseaux expédiés de France en 1704 le petit bâtiment d'avis le *Marchand des Indes* toucha à Bourbon, ainsi qu'il lui était prescrit, du 3 au 21 mai. Quant à l'escadre de Pallières, son commandant avait reçu, pour la navigation, les mêmes indications que le chevalier de Fontenay [4] ; mais partie seulement en avril de France elle essuya de rudes tempêtes au Cap et dut prendre la route ordinaire pour relâcher à Anjouan (20 août-16 septembre) [5]. Au retour, suivant ses instructions, de Pallières gagna directement Bourbon ; ses quatre vaisseaux mouillèrent à Saint-Paul

1. Instructions du chevalier de Fontenay, 14 mars 1703. AM. B^2 166, f. 44.
2. Journal de Boucher, garde-magasin de Bourbon, 17 juin 1702-25 mars 1704. AC. C^3 2.
3. Second journal de Boucher, 3 août 1703-17 avril 1705. AC. $C^3$2.
4. AM. B^4 26, f. 488 et 490 v°.
5. Rapports de Pallières et du commissaire Chazel. *Id.*, f. 493 et 508.

même, dès leur arrivée le 8 avril 1705, et, après avoir pris leurs vivres, repartirent le 17[1].

C'est aussi à cette époque que Bourbon se montrait apte à rendre d'autres services que ceux d'une simple relâche et que se manifestait sa solidarité naturelle avec les établissements français de l'Inde: la quèche *Saint-Louis*, envoyée par F. Martin chercher des secours pour Pondichéry, qui se trouvait alors comme abandonné, y parvint le 14 octobre 1704 et en repartit le 1er décembre avec tout l'argent que le Gouverneur avait en caisse et le produit de la vente des marchandises qu'elle avait apportées[2].

Cependant, malgré l'utilité évidente de Bourbon, tant pour la navigation que pour les établissements de la Compagnie, les Directeurs ne voulaient point se départir de leurs opinions défavorables. L'un d'entre eux, de Foucherolles, qui avait sur l'île des visées personnelles mais qui déclarait n'avoir trouvé à son sujet aucun renseignement précis dans les papiers de la Compagnie, parvint à grand' peine, et en se chargeant lui-même de la dépense, à décider ses collègues à faire une enquête sérieuse sur les avantages qu'on pouvait en espérer comme escale de la route des Indes. Dans un mémoire daté du 8 décembre 1703, destiné aux Directeurs et intitulé : *Sur un port à découvrir praticable dans l'île Bourbon*, de Foucherolles posait en principe que la Compagnie ne pouvait mieux faire que d'y établir l'entrepôt de son commerce avec les Indes, à condition d'y trouver un port de pleine sûreté: il résumait tous les rapports et projets antérieurs, ceux de Regnault sur la rivière Saint-Gilles[3], ceux du P. Bernardin sur la rivière d'Abord, ceux de Vauboulon sur la rivière du Marsouin; il en concluait, avec assez de sagacité, que ce

1. Rapport de Chazel, AM. B[1] 26, f. 500 v°; — Journal de Boucher.
2. Journal de Boucher. Voir notre ouvrage, *La Compagnie des Indes Orientales et F. Martin*, IVe Partie, chap. V, p. 507 et 513.
3. Reconnue par de la Haye.

dernier plan n'était guère réalisable, la mer devant incessamment reformer le banc de galets où il s'agissait d'ouvrir un chenal, et exposait longuement ses raisons de croire à la possibilité d'établir un port à la rivière d'Abord, suivant l'avis du P. Bernardin, en creusant le chenal et en y construisant deux jetées. C'est cette question qu'il s'agissait d'étudier, tant pour la saison du travail que pour la dépense, le matériel nécessaire, la durée, etc. Il reconnaissait que la rivière d'Abord était éloignée des lieux habités de l'île, mais pensait qu'une fois le port ouvert, l'endroit se peuplerait et serait mis en culture ; il ajoutait que les colons de Bourbon y trouveraient l'avantage de pouvoir construire de petits bâtiments pour faire le commerce à Mozambique et autres lieux, et que, par conséquent, ils devaient faciliter l'enquête et prêter leurs nègres pour les travaux soit à la rivière d'Abord, soit en tout autre endroit jugé plus commode [1].

Ce mémoire fut textuellement inséré dans les instructions que les Directeurs remirent à leur pilote Feuillet, présenté par de Foucherolles et qui devait passer à Bourbon sur le *Marchand des Indes* ; ils y reconnaissaient que l'île était « un endroit nécessaire pour rafraîchir les vaisseaux français qui vont aux Indes et qui en reviennent », prescrivaient à Feuillet de faire son enquête d'accord avec le Gouverneur de Villers et le garde-magasin Boucher, et recommandaient de développer la culture et l'élevage pour assurer le ravitaillement des navires de la Compagnie [2].

Arrivé à Bourbon sur le *Marchand des Indes*, le 3 mai 1704, Feuillet n'en repartit que près d'un an plus tard, par l'escadre de Pallières le 17 avril 1705 : il avait consciencieusement rempli sa mission et rapportait, dans un mémoire

1. Mémoire de Foucherolles, Paris, 8 décembre 1703, AC. C³ 2, liasse 1701-1705.
2. Instructions des Directeurs à de Villers et Feuillet, 20 décembre 1703, *Id.*

de 48 grandes pages in-f°, d'abondants renseignements sur le sol, les ressources, les bois, les fruits, les tortues, l'élevage, le tabac, etc. ; quatre pages étaient consacrées à la question du port.

Les trois rivières dont on avait parlé jusque-là à ce sujet, Saint-Gilles[1], du Marsouin et d'Abord, étaient minutieusement décrites et représentées en trois plans. Aux deux premières, Feuillet déclarait qu'il n'y avait rien à faire, à Saint-Gilles pour son peu de profondeur et la nature sablonneuse de ses rives, à la rivière du Marsouin parce qu'un cordon littoral de galets en fermait l'embouchure, qu'on n'y pouvait creuser de chenal, le fond étant de pierre fort dure[2], et parce que, même si on y établissait un port à grande dépense, les vaisseaux n'y seraient jamais en sûreté, faute d'abri contre les ouragans[3] ; de plus les crues torrentielles de la rivière y jetaient violemment de nombreux et énormes troncs d'arbre. Au contraire il pensait que l'entreprise était praticable à la rivière d'Abord, malgré les dimensions médiocres du bassin : on pouvait en approfondir l'entrée (où il n'y avait que deux pieds d'eau à mer basse, sept à mer haute), car le fond était de petit galet et de sable de deux pieds d'épaisseur, surmontant une pierre blanche assez molle. « Il n'y a que ce lieu en toute l'île de Bourbon, concluait-il, où l'on puisse travailler à faire un port. » Puis il indiquait les travaux indispensables pour nettoyer le bassin, en creuser l'entrée, la flanquer de deux jetées,

1. Pendant l'absence de Feuillet, en août 1704, Leblanc, écrivain du *Pondichéry* et représentant de la Compagnie sur l'escadre de Fontenay, avait affirmé, dans un *Mémoire pour le commerce qui se pourrait faire à l'île de Bourbon* (AC. $C^3 2$), qu'en construisant une jetée on pourrait établir un excellent port à la Pointe de Saint-Gilles ; il représentait l'ouvrage comme très facile et les habitants tout disposés à l'entreprendre. La médiocre valeur de ces avis n'est pas surprenante, puisque Leblanc n'avait fait que toucher deux fois à Bourbon et ne connaissait que Saint-Denis et Saint-Paul.

2. *Instructions nautiques*, *op. cit.*, p. 194.

3. Saint-Benoît est en effet sur la côte du Vent, où les cyclones de l'hivernage, qui arrivent généralement de l'E.N.E., sont les plus redoutables.

assurait qu'il n'y avait à redouter en ce lieu aucun danger d'ensablement, la côte n'étant que de récifs et non de galets comme aux embouchures des autres rivières et affirmait que les environs étaient très fertiles. — Dans un second mémoire consacré au détail du matériel nécessaire pour construire le port de la rivière d'Abord, il ne cachait pas que les habitants se refusaient à s'en charger et que la Compagnie devrait envoyer des ouvriers de France[1].

Tel fut le projet le plus précis qui fut proposé à cette époque pour établir un port à l'endroit où se trouve aujourd'hui celui de Saint-Pierre[2]. Tous ces documents furent transmis à Pontchartrain par de Foucherolles, mais ce Directeur devait lui-même reconnaître que la Compagnie dont les finances étaient, à cette fin de 1705, des plus précaires, ne se trouvait guère en situation d'entamer une entreprise dont Hébert, un peu plus tard, estimait la dépense à 50.000 écus[3].

Aussi n'en fut-il pas question : quand les Directeurs reçurent les lettres de leur collège Hébert qui, dans son voyage de la mer du Sud à Pondichéry sur le *Saint-Louis*, avait relâché à Bourbon du 25 avril au 18 mai 1708, ils faisaient encore profession d'indifférence à l'égard de cette île et se refusaient même, en invoquant leur détresse financière, à faire bâtir pour le Gouverneur la maison qu'Hébert déclarait nécessaire[4].

1. Mémoire de Feuillet, 9 avril 1705, contresigné par de Villers, Boucher et quelques notables habitants ; il y était joint un « Journal des différents vents et temps qui ont régné en l'île de Bourbon... depuis le 21 mai 1704 jusqu'au 18 avril 1705 », de 44 pages, extrêmement précis et détaillé, AC. C³ 2.

2. En 1802 Bory de Saint-Vincent, *op. cit.*, III, p. 177, déclare que la petite crique de la rivière d'Abord « eût été aisée à transformer en un bassin passablement sûr pour les petits navires de cabotage » ; à la fin du XVIIIe siècle une nouvelle étude avait été faite de la question et de la construction de deux chaussées.

3. De Foucherolles à Pontchartrain, 28 octobre 1705, AC. C³ 2, liasse 1705.

4. Les renseignements d'Hébert sur Bourbon sont superficiels, et, comme plus tard à Pondichéry, malveillants pour tous ceux qui l'y avaient

Malgré cette impuissance de la Compagnie, ses agents ne perdirent pas de vue cette question d'un port à établir à Bourbon que fréquentaient maintenant les vaisseaux malouins [1] : quand l'ancien garde-magasin Boucher, revenu en France au début du gouvernement de Parat (avril 1710-novembre 1715), remit au Directeur de Foucherolles qui continuait à s'occuper spécialement de Bourbon, de copieux mémoires sur l'île et ses habitants [2], il n'y oubliait pas le port, mais assurait que les colons, épouvantés par le travail à effectuer, déclareraient toujours l'entreprise impossible; bien qu'il reconnût toute opinion prématurée tant qu'on n'aurait envoyé à Bourbon un ingénieur de France ou de Nyon de Pondichéry, il parlait longuement lui-même de l'étang de Saint-Paul où il proposait de placer le port moins pour des raisons hydrographiques que pour sa proximité de Saint-Denis et de Sainte-Suzanne [3].

On trouve un écho de cet avis dans les instructions très amples que de Foucherolles rédigea pour Parat le 31 octobre 1710 et qui, sans doute après approbation ministérielle, furent arrêtées et signées par les autres Directeurs le 17 février 1711 [4]. Elles étaient presque entièrement consacrées à la question de la mise en valeur [5] et prescrivaient, entre autres choses, de développer l'élevage pour faciliter le ravitaillement des vaisseaux; l'art. 75, relatif au port, recommandait à Parat d'examiner si l'on pouvait tenter de l'établir à l'étang de Saint-Paul et par quels travaux, puis insis-

précédé; ainsi il déclarait que Feuillet était un génie « des plus bornés », alors que les Directeurs eux-mêmes confessaient que, depuis son enquête et grâce à ses cartes, ils connaissaient mieux l'île.

1. Ainsi les deux premières expéditions des Malouins à Moka y relachèrent à leur retour, avec leurs prises : le *Curieux* et le *Diligent* en décembre 1709, la *Paix* et le *Diligent* en janvier ou février 1713; La Roque, *Voyage de l'Arabie heureuse*, p. 185, 222 et suiv.

2. Notamment une carte, datée de 1710 ; Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, Pf. 218, div. 2, pièces 11 et 11[1].

3. Mémoire de Boucher, AC. C^3 3, liasse 1710, p. 122.

4. *Id.*, liasse 1710.

5. Notamment par l'introduction du caféier de Moka.

tait particulièrement sur la rivière des Roches et la possibilité d'y faire ce port[1]. Dans l'art. « Rafraîchissements[2] », de Foucherolles manifestait sa méfiance pour l'habitude que prenaient alors les vaisseaux de mouiller à Saint-Paul plutôt qu'à Saint-Denis, et semblait croire que la plus grande sûreté invoquée n'était qu'un prétexte, afin de pratiquer le commerce particulier, plus facile à Saint-Paul, l'endroit le plus habité ; il reconnaissait pourtant que l'eau s'y prenait plus commodément, et, tout en souhaitant que les navires fissent dès lors escale à Saint-Denis puisque c'était la résidence du Gouverneur et le centre des habitations, il chargeait Parat de consulter les habitants des trois paroisses « pour prendre le parti qui conviendra le mieux à toute la colonie, afin qu'elle profite également de la relâche des vaisseaux. » En somme, ce Directeur n'était guère au courant des constatations souvent faites à Bourbon, son ignorance et son défaut de sens pratique apparaissent encore quand il déclare que l'île Maurice ne pourrait être d'aucune utilité pour la Compagnie et que celle-ci au contraire aurait grand avantage à faire un établissement à l'île Jean de Lisboa, nullement imaginaire, assure-t-il, dont il indique la situation, la latitude et qu'il invite Parat à reconnaître[3].

On voit donc, dans ce mémoire, quelles étaient les conditions de l'escale de Bourbon au moment où les entreprises françaises sur Maurice allaient lui enlever presque tout son intérêt ; on trouve aussi dans la carte manuscrite de 1714 déjà citée[4] l'indication générale des services que l'île

1. De Foucherolles tenait personnellement à ce dernier projet (voir sa lettre à Pontchartrain du 13 mai 1710, AC. C³ 3, liasse 1710). Pourtant Boucher, contrairement aux allégations que lui prête le mémoire des Directeurs, avait dit qu'on ne pourrait rien faire à la rivière des Roches, où la mer rapporterait toujours les galets ; et en effet il n'existe aujourd'hui aucune localité à cette embouchure.

2. P. 98, le seul article, avec celui sur Jean de Lisboa, qui soit entièrement de sa main.

3. *Id.*, p. 62. Sur cette île imaginaire, voir Guet, *op. cit.*, VI.

4. Bibl. Nat. Ms. Fr. 9555, f. 224. Voir Introduction, p. 5.

rendait alors comme relâche sur la grande route des Indes aux vaisseaux partis de France en avril et surtout au voyage de retour, qui se faisait habituellement par cette même route, avec escale à Bourbon. Aussi quoique à ce moment la Compagnie ne fît plus elle-même aucun commerce aux Indes, attentive à grossir son actif de liquidation, elle ne voulait pas renoncer à la possession de l'île, qu'elle revendiquait maintenant, au contraire de 1698, étant la seule terre qui lui appartînt entre la France et l'Inde « pour la relâche de ses vaisseaux, le rafraîchissement de ses équipages et l'entrepôt de ses marchandises. » C'était s'apercevoir un peu tard de l'utilité qu'elle aurait pu tirer de cette colonie[1].

Bien qu'il ne subsiste aucun document précis relatif aux enquêtes que dut faire Parat sur la question des ports à créer à Bourbon, il apparaît nettement que ses conclusions furent négatives, d'abord par la comparaison défavorable à Bourbon, qu'il fait de cette île avec Maurice et où il déclare implicitement que l'entrepôt du commerce des Indes ne pourra s'établir que dans un bon port[2], puis par les recherches qu'il fit de ce port en dehors de Bourbon. Outre Maurice, dont il sera parlé plus loin, Parat s'occupa de Jean de Lisboa, mais pour exprimer son scepticisme sur l'existence de cette terre, puis de l'île de Diègue Rodrigue, sur laquelle il donne quelques renseignements assez exacts : « Il y a un port où les navires de 30 tx. peuvent entrer, je l'ai su par des officiers anglais qui y ont hiverné en 1706 et en 1707 ; il y a de la tortue en quantité ; l'île est entourée d'un grand récif et l'entrée du port est fort difficile ; cette île ne serait d'aucune utilité à la Compagnie[3]. »

1. Protestation des Directeurs contre une demande de concession particulière de Bourbon à effet de la mettre en valeur, notamment par la production des épices, AC. C³ 3, liasse 1711.

2. *État présent de l'Ile de Bourbon*, 1714, mémoire adressé à Pontchartrain, AC. C³ 3, liasse 1714.

3. Mémoire de Parat à Pontchartrain, 19 septembre 1714. AC. C³ 3,

C'est enfin à cette époque que reparaît l'idée, presque totalement abandonnée depuis quarante ans, de chercher sur l'immense étendue des côtes de Madagascar quelque bonne escale pour les vaisseaux français. Un s[r] de la Merveille[1], dans une description de la grande île, datée de 1712 et adressée à Pontchartrain, insistait sur les avantages de Sainte-Marie, dont le port est « le plus commode et le plus assuré de toute l'Inde, dans lequel vingt navires peuvent être au large et en sûreté des vents et ouragans...., un quai tout naturel contre lequel les vaisseaux peuvent caréner et mettre à terre toutes les marchandises sans se servir de chaloupes... [2] » Il concluait sur la commodité d'y placer l'entrepôt des marchandises de l'Inde et le lieu de ravitaillement pour cette navigation. C'était revenir aux anciens projets de de la Haye.

Parat fit de la question une étude beaucoup plus détaillée et son mémoire du 19 septembre 1714, rédigé pour Pontchartrain, est surtout consacré aux divers mouillages de Madagascar; on y voit reparaître la comparaison, tant discutée jadis, de la valeur relative de ceux de Fort-Dauphin, de la baie de Saint-Augustin, de Sainte-Marie, de la baie d'Antongil, etc., sur lesquels Parat avait recueilli des notions fort précises. Et il en ajoutait de plus nouvelles sur un point que n'avaient pas visité les vaisseaux de la Compagnie : « Doublant la pointe (Nord) de l'île, l'on découvre un enfoncement entre deux montagnes escarpées, d'où sort une grande rivière qui forme un port à l'abri de tout vent, où il y a assez d'eau pour toute sorte de vaisseaux. » Mais de cette mention, intéressante quoique sommaire, de Diégo Suarez[3], il ne tirait aucune conclusion

liasse 1714. —Sur le seul port praticable de Rodrigues, la baie Mathurin, située sur la côte septentrionale, excellent mouillage mais d'accès malaisé, voir *Instructions nautiques*, *op. cit.*, p. 210 et 212.

1. Qui avait touché à Bourbon sur le *Curieux*, vaisseau malouin, en décembre 1709.

2. Mémoire du s[r] de la Merveille. AC. C[3] 1.

3. Sur cette baie splendide, la meilleure de Madagascar, à 17 milles au S. S. E. du cap d'Ambre, voir *Instructions nautiques*, *op. cit.*, p. 89.

pratique : il déclarait que l'hostilité des indigènes s'opposait à toute idée d'établissement, à moins qu'on ne voulût conquérir l'île tout entière, entreprise d'ailleurs possible, mais de grande dépense et dont le gouvernement royal pouvait seul se charger[1].

Au total Parat, jugeant aussi impossible de créer un bon port à Bourbon que des postes solides à Madagascar, était partisan de l'occupation de Maurice : toute autre solution lui paraissait sans intérêt pratique.

Et dès lors cette question du port de Bourbon suscite une attention beaucoup moindre. Certains voyageurs continuent à s'étonner du peu d'utilité réelle que tire la Compagnie d'une colonie si fertile et située sur la route des Indes[2] ; quant aux Directeurs, ils reconnaissent encore leur indifférence passée pour Bourbon et cherchent à la justifier par leur impossibilité d'y réaliser aucun bénéfice : s'ils consentent alors à s'en occuper, cela tient à la découverte qu'on vient d'y faire du café, nouvelle apportée en France par Parat lui-même[3]. Mais, pour tout commerce, des ports sont indispensables ; aussi les Directeurs, dans un mémoire adressé en 1716 sans doute au Conseil de Marine, font-ils allusion à la nécessité d'en établir à Saint-Paul ou à Saint-Denis[4]. Peu après, les longues instructions que Boucher, nommé lieutenant à Bourbon dont le gouvernement était confié à Beauvoillier de Courchant, emporta au début de 1718 sur le *Courrier de Bourbon*, prescrivaient une enquête méthodique sur l'île, surtout pour y trouver les moyens de

1. Dans une lettre à Pontchartrain du 5 juillet 1713, les Directeurs déclaraient que Madagascar « peut être avantageuse à notre commerce, si nos vaisseaux étaient forcés d'y relâcher où si nous voulions y faire la traite de quelque marchandise. » AC. C[2] 14, f. 132.

2. Par exemple, en 1717, Le Gentil, allant de Chine au Brésil et en Europe ; *Nouveau voyage autour du monde*, 2 vol. in-12, 1728, III[e] partie, p. 84-99.

3. Sur l'*Auguste*, vaisseau malouin, parti de Bourbon en novembre 1715.

4. AC. C[3] 3, liasse 1715.

développer la culture du café[1]. La question du port n'était effleurée, dans l'art. 45, que d'une manière sommaire et générale : il était recommandé à Desforges-Boucher, comme jadis à Parat, d'étudier si décidément on ne pouvait le placer à l'étang de Saint-Paul et de relever le plan de la côte de la pointe des Galets à celle de Bourgogne, afin de voir si l'on n'y trouverait pas d'endroit favorable[2]. On se rendait donc compte, après tant d'hésitations, de la région de l'île où cette entreprise se présentait dans les meilleures conditions naturelles.

Bourbon devenue dès lors, grâce au café, une colonie de culture, n'est plus considérée comme une escale intéressante sur la route de l'Inde ; ce rôle passe à l'Ile de France. Dans le mémoire qu'à la fin de son commandement à Bourbon Beauvoillier de Courchant, nommé Gouverneur de Pondichéry, adresse à la Compagnie en septembre 1723, il ne parle que de cultures et ne fait nulle allusion à la question des ports ou des mouillages[3]. Et quand la nouvelle Compagnie des Indes chargea Lenoir d'une mission d'enquête à Bourbon pour assurer sa mise en valeur, elle n'en parlait pas davantage, bien que ses vaisseaux dussent encore y relâcher, puisqu'elle ordonnait d'y développer l'élevage afin de fournir de la viande fraîche aux navires, à l'aller ou au retour[4]. A ce moment les Français possédaient à l'Ile de France des ports naturels ; aussi la question d'en établir artificiellement et à grands frais à Bourbon ne se posait plus.

1. Mémoire de 60 pages, AC. C³ 4, liasse 1716-1718.
2. On appelait alors Pointe de Bourgogne le cap qui a repris son ancien nom de Pointe La Houssaye, qui limite au S. O. la rade de Saint-Paul (voir notamment la carte de Boucher et Feuillet ; Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, Pf. 218, div. 2, pièce 11¹). Cette côte est la partie de l'île la mieux abritée des alizés du S. E. et des ouragans de l'hivernage ; aussi est-ce à la Pointe des Galets qu'a été construit, de 1877 à 1886, le principal port de La Réunion.
3. AC. C³ 4, liasse 1723.
4. Instructions de la Compagnie à Lenoir, septembre 1725. AC. C³ 4. liasse 1725-1726.

CHAPITRE V

L'ILE DE FRANCE, 1709-1731

Les premières escales françaises ; la prise de possession décidée par Pontchartrain et les Directeurs de la Compagnie des Indes Orientales, 1714 ; rapports de Parat ; première et deuxième prises de possession, 1715 et 1721 ; l'occupation effectuée par des colons de Bourbon, puis par de Nyon, 1722 ; les deux établissements de Port-Bourbon et de Port-Louis : hésitations de la Compagnie des Indes ; Port-Louis capitale, 1731.

Depuis la double tentative des aventuriers dieppois du *Saint-Alexis* en 1638 et en 1640, les Français s'étaient totalement désintéressés de l'île Maurice, devenue colonie hollandaise [1]. Les documents du XVIIe siècle n'y font que de très rares allusions, car les vaisseaux de la Compagnie n'y touchaient point. La seule relâche remarquable est celle du bâtiment de guerre le *Breton*, envoyé par le gouvernement à l'escadre de la Haye, en un moment où les Français considéraient encore, officiellement au moins, les Hollandais comme des alliés : les officiers de ce vaisseau, se trouvant le 12 septembre 1671 en vue de Maurice et espérant y être bien reçus, décidèrent d'y faire escale pour embarquer des vivres et mettre à terre leurs scorbutiques ; on voit par leur journal de navigation qu'ils ignoraient les ports de cette île, car ils ne trouvèrent pas sans peine celui du S. E. où le *Breton* entra le 13 septembre au soir ; ils furent accueillis avec méfiance par les Hollandais qui prétendaient que le mouillage n'était pas suffisant pour un bâtiment de cette taille (800 tx.) ; aussi, après avoir pris quelques vivres, ils repartirent dès le 15 septembre pour gagner Bourbon, non sans avoir remarqué, d'une part la valeur de l'île « la plus belle qui soit dans les Indes », et

1. Les Hollandais, qui l'avaient abandonnée en 1658, s'y étaient réinstallés en 1664 ; Theal, *op. cit.*, I, p. 136 et 137.

de l'autre la faiblesse des Hollandais qui n'y étaient alors que quarante-huit et n'avaient pas de fort digne de ce nom[1].

Les guerres qui remplirent toute la fin du XVII[e] siècle écartèrent de Maurice les vaisseaux français qui, même dans les intervalles de paix, ne pouvaient plus compter sur un bon accueil des Hollandais; plusieurs passèrent en vue de cette île, avant de toucher à Bourbon, mais ils ne s'y arrêtaient jamais[2]. Il faut aller jusqu'en 1709 pour trouver une escale notable de navire français à Maurice et celle-ci est d'autant plus digne d'attention qu'elle eut lieu en temps de guerre: il est vrai qu'il s'agissait de navigateurs malouins, hardis et batailleurs. Le *Curieux* et le *Diligent*, partis de Brest en janvier 1708 et qui s'étaient emparé, en allant à Moka, d'un fort vaisseau hollandais, en prirent un autre au retour, près des Maldives, qu'ils menèrent à Maurice pour en débarquer l'équipage. Or la Compagnie hollandaise négligeait depuis longtemps cette possession, qu'elle était à la veille d'évacuer : il ne s'y trouvait déjà plus que quatre-vingts hommes ; aussi le Gouverneur, malgré la guerre, fit le meilleur accueil aux Malouins qui purent s'installer dans la baie de la Maison blanche[3], prendre eau et vivres, chasser, réparer leurs quatre vaisseaux et ne repartirent pour Bourbon et la France, qu'après un séjour de plus de deux mois (7 octobre-16 décembre 1709[4]).

Cette remarquable escale ne put passer inaperçue du gouvernement royal ni de la Compagnie des Indes Orientales, d'autant moins qu'ils avaient reçu, peu auparavant, du Directeur Hébert des renseignements assez précis sur Maurice[5]. Il signalait la faiblesse de la garnison hollan-

1. Journal du *Breton*; AM. B⁴ 5, f. 354.
2. Comme le *Saint-Paul*, le 29 août 1669 (*Les voyages faits par le s^r du Bois*, Paris, 1674, p. 43); le *Vautour*, le 2 juillet 1676 (Journal du *Vautour*, par André Boureau-Deslandes. AM. B⁴ 7, f. 211).
3. Auj. baie du Tombeau, la première au N. E. de Port-Louis.
4. La Roque, *Voyage de l'Arabie heureuse*, Paris, 1716, p. 171-185. — Relation du s^r de la Merveille. AM. B⁴ 35, f. 49.
5. Deuxième lettre d'Hébert, 12 février 1709, apportée en France par le *Saint-Louis* le 17 décembre. AC. C³ 13, f. 281 v°.

daise et le grand avantage qu'offrait l'île: « ... Au N. O. de Maurice il y a un beau port, dont je vous envoie ci-inclus le plan et où l'on peut tranquillement caréner un vaisseau.... Le Gouverneur de l'île Bourbon [1] me dit que ce serait une entreprise à faire que de s'en rendre les maîtres et qu'avec cent hommes l'on en viendrait à bout, qu'on enlèverait les habitants, qui y sont en petit nombre, que l'on vendrait les noirs et que l'on y pourrait laisser des gens de Mascarain; je lui ai marqué que je donnais assez dans son sens... »

Mais cette proposition du Gouverneur de Villers et d'Hébert, la première faite d'une expédition contre Maurice, ne convenait nullement aux Directeurs, absorbés à ce moment par leur laborieuse liquidation financière: alors qu'ils répondent à tous les autres articles des lettres d'Hébert, on ne lit aucune note en marge de celui qu'il avait consacré à Maurice. Et, malgré la relâche qu'y avaient faite les vaisseaux malouins et qui était connue en France en mai 1710, cette indifférence persista; la Compagnie était alors si évidemment impuissante à entreprendre la moindre expédition qu'on ne peut lui faire grief des prétextes misérables par lesquels elle cherchait à justifier son abstention : dans ses instructions du 31 octobre 1710 à Parat, arrêtées le 17 février 1711 par les autres Directeurs, de Foucherolles déclarait : « Pour l'île Maurice il n'y faut pas penser, car, quand les Hollandais l'abandonneraient et qu'on en prendrait possession, on n'en ferait rien puisqu'ils n'en peuvent rien faire. Sa situation, avec son port, n'est pas plus avantageuse que celle de l'île de Bourbon [2] et, dans la suite, les Hollandais, par pure malice, en redemanderaient la propriété[3]. »

1. De Villers, jusqu'en avril 1709.

2. Il voulait dire par là que, malgré son bon port, Maurice avait, comme escale, le même inconvénient que Bourbon, c'est-à-dire était trop loin de France sur la route de l'Inde.

3. AC. C³ 3, liasse 1710.

Ce n'est donc certainement pas des Directeurs de la Compagnie des Indes Orientales que vint l'initiative du projet d'occupation de l'île Maurice que les Hollandais, cette même année 1710, achevaient d'évacuer[1]; ce n'est pas non plus du gouvernement royal, mais de l'auteur inconnu d'un Mémoire que, le 25 août 1713, Pontchartrain communiquait à de Torcy pour avoir son avis avant d'en parler au Roi et que nous avons retrouvé aux Archives des Affaires Étrangères[2]. Il y était exposé que, depuis le départ des Hollandais, l'île était absolument déserte et deviendrait par conséquent légitime propriété de la première nation qui s'y établirait; aussi n'y parlait-on point de conquête, mais d'une simple prise de possession, en profitant de la paix toute récente[3]: « On ne répétera pas ici combien cette île est nécessaire aux sujets du Roi, ni combien leur navigation dans les Indes Orientales est nécessaire à la religion, glorieuse au Roi et utile au commerce de ses sujets, ni combien Mgr l'Amiral est intéressé dans cette navigation qui forme des officiers, des matelots et des hydrographes, pour la conservation desquelles la nation ne saurait avoir trop de colonies, *manquant absolument de ports en propre dans tout l'Océan oriental*, parce que ces faits sont trop connus. On se contentera seulement de dire que la France serait bien malheureuse si elle n'osait s'emparer d'un bien libre et abandonné parce qu'on penserait que les Anglais y auraient quelques vues, étant plutôt un soupçon qu'une certitude, cette île leur étant au fond inutile puisqu'ils ont celle de Sainte-Hélène en deçà du cap de Bonne-Espérance. »

On doit s'en tenir à des conjectures sur l'origine de ce Mémoire important : son auteur était certainement alors en France, pour connaître à cette date la conclusion de la paix;

1. Voir Theal, *op. cit.*, I, p. 417.
2. Asie 2, f. 421.
3. Traités d'Utrecht, avril 1713.

peut-être est-ce de Villers, l'ancien gouverneur de Bourbon qui avait précédemment proposé à Hébert d'enlever Maurice aux Hollandais, ou encore son ancien garde-magasin Boucher, revenu en France en même temps que lui et qui prendra plus tard une si grande part à l'occupation effective de l'île. Quoi qu'il en soit, il ressort nettement des lettres de Pontchartrain accompagnant ce Mémoire que c'est par lui que le gouvernement royal, frappé des avantages qu'assurerait la possession de Maurice au commerce de la Compagnie, fut amené à l'idée de s'en emparer[1].

Une année entière s'écoula cependant avant qu'il se décidât à agir ; la question n'étant pourtant pas oubliée, comme on le voit par une lettre du Ministre aux Directeurs, du 27 juin 1714, relative à plusieurs îles inhabitées de l'Océan Indien que de Foucherolles proposait d'occuper[2]. Enfin les ordres furent donnés en octobre 1714 : le 31, Pontchartrain délivrait des instructions royales que le s^r^ de la Boissière, capitaine de l'*Auguste*, vaisseau malouin en armement pour Moka, devait porter au s^r^ Dufresne, commandant le *Chasseur* parti de Saint-Malo pour la même destination le 21 mars précédent : « Sa Majesté, ayant été informée que l'île Maurice est absolument déserte,... veut que vous en preniez possession en son nom si cette île n'est pas occupée par aucune puissance étrangère et que vous en dressiez un acte en bonne forme, que vous m'enverrez à votre retour. Vous donnerez à ce lieu le nom d'Ile de France et vous suivrez, pour cette prise de possession, les instructions que la Compagnie des Indes Orientales doit vous faire remettre[3]. » Et, le même jour, Pontchartrain invitait les Directeurs à expédier ces instructions au capitaine malouin « afin de le

1. Pontchartrain à de Torcy, 25 août et 13 septembre 1713. AM. B² 235, f. 423 et 570.
2. Sans doute Maurice et Jean de Lisboa que ce Directeur s'obstinait à croire réelle ; Pontchartrain aux Directeurs, 27 juin 1714. *Id.*, B² 238, f. 343.
3. *Id.*, B² 239, f. 289.

mettre au courant de ce qu'il doit faire. Cependant si on avait pu laisser en cette île quelques familles avec les moyens de subsister et d'y former un établissement, on en retirerait par la suite beaucoup d'utilité ou du moins on saurait celle qu'on en peut espérer[1]. » Dans leur réponse du 10 novembre, les Directeurs observaient « que le nom d'Ile de France que Mgr ordonne qu'on donne à cette île pourra faire confusion avec ce qu'on appelle ici Ile de France, qui est des grands gouvernements[2] », à quoi le Ministre répliquait péremptoirement que cette confusion n'était pas possible[3]. Par cette même lettre du 10 novembre, les Directeurs se ralliaient au projet de colonisation de Maurice et, bien qu'attardés encore à une vieille erreur traditionnelle ils exprimaient des idées intéressantes sur le futur rôle des Mascareignes: « Cette île, en temps de guerre, peut donner retraite à quatre frégates de 40 cs., *avec lesquelles rien ne pourra entrer dans le détroit de la Sonde ni en sortir, ni passer au Cap Comorin et autour de Ceylan;* si on avait le malheur de rentrer en guerre par la suite, la nation se trouverait fort bien de cette nouvelle découverte. L'île de Bourbon peut peupler l'île Maurice et celle de Jean de Lisboa, et, par le progrès du temps, *le Royaume aura dans l'Inde trois colonies qui tiendront en respect ce vaste Océan Oriental.* » Ils annonçaient aussi au Ministre qu'ils envoyaient à Saint-Malo leurs instructions au capitaine de l'*Auguste*, avec un procès-verbal de prise de possession[4]; mais ces pièces n'y parvinrent qu'après le départ du vaisseau[5], ce qui explique que l'acte effectivement rédigé ne fut pas celui préparé par les Directeurs[6].

1. Pontchartrain aux Directeurs. AM. B^2 239, f. 299.
2. AC. C^3 14, f. 170.
3. 21 novembre 1714. AM. B^2 239, f. 419.
4. Instructions et modèle d'acte de prise de possession sont aux Arch. Col. C^4 1, liasse 1714.
5. Pontchartrain à Lempereur, 28 novembre 1714. AM. B^2 239, f. 437.
6. Guet, *Les origines de l'Ile Bourbon*, p. 255, en conclut faussement que la Compagnie des Indes Orientales ne fut pour rien dans la prise de

L'ordre de faire de Maurice une terre française fut donc un acte du gouvernement de Louis XIV, mais seulement rendu après délibération et avec le concours des Directeurs de la Compagnie des Indes Orientales. Rien n'est plus inexact que de représenter celle-ci comme demeurée étrangère à la conception et à l'organisation de l'entreprise[1]. Seulement ses agents, et cela est assez naturel, considéraient Maurice comme une simple escale plutôt que comme une terre à coloniser: il y avait tant à faire sous ce dernier rapport à Bourbon et les Hollandais avaient obtenu à Maurice si peu de résultats. Par exemple, quand Pontchartrain recommande à du Livier, alors Gouverneur de Pondichéry, de favoriser la prise de possession dont sont chargés les vaisseaux malouins[2], il lui répond qu'il ne faut pas espérer développer dans l'île la culture du café ou du poivre, à cause des dégâts commis par les singes et les chiens qui ont déterminé l'exode des Hollandais, et que le seul avantage à en attendre est la commodité de ses deux bons ports, du S. E. et du N. O., où les plus grands vaisseaux peuvent hiverner et caréner et où il est facile de faire du bois et de l'eau. D'ailleurs du Livier ne parlait que par ouï-dire et était singulièrement mal renseigné : ainsi il prétend préciser la situation de l'île Jean de Lisboa, à 120 lieues au S. de Bourbon, affirme-t-il, et il ajoute que la rade y est bonne et la tortue abondante[3].

Beaucoup mieux informés étaient les rapports que Parat, Gouverneur de Bourbon, alors convaincu de l'insuffisance des ports de cette île, adressait au Ministre Pontchartrain pour recommander à la Compagnie l'acquisition de Maurice. Déjà en décembre 1712 il lui avait annoncé le départ des

possession de l'Ile de France, qu'il croit avoir été décidée uniquement entre Pontchartrain et les capitaines malouins.

1. Thèse de Guet, *op. cit.*, LIV.
2. Pontchartrain à du Livier, 9 janvier 1715. AM. B² 241, f. 64-71.
3. Du Livier à Pontchartrain, 10 février 1716. AC. C² 69, f. 191.

Hollandais; dans ses mémoires de 1714 il insistait surtout sur les avantages du mouillage : « Cette île conviendrait fort à la Compagnie des Indes y ayant deux beaux ports qui mettent les navires à l'abri de tout vent ; la terre y est fort bonne, le terrain est plus plat que l'île de Bourbon ; si les Hollandais ne se sont pas réservés quelques droits sur cette île, la Compagnie ne pourrait jamais mieux faire que de s'en emparer et d'y passer une partie des habitants de l'île de Bourbon qui commencent à être en grand nombre et qui ont de la peine à vivre[1]. » Et, dans son second mémoire, il revenait à l'idée d'établir à Maurice l'entrepôt du commerce des Indes : une fois en possession de l'île, la Compagnie « y pourrait faire des magasins y ayant des ports fort commodes et y avoir des vaisseaux qui iraient aux Indes charger des marchandises pour ceux qui viendraient de France, dont le voyage se pourrait faire en moins d'un an...[2] »

Ces conseils étaient tardifs puisqu'à ce moment les ordres étaient déjà donnés par le gouvernement royal pour assurer la prise de possession de Maurice : les capitaines malouins les exécutèrent ponctuellement. L'*Auguste* avait rejoint le *Chasseur* à Moka, en juin 1715 ; pendant que de la Boissière, commandant du premier de ces deux vaisseaux, transportait à Bourbon en septembre des plants de caféier, ce qui entraîna immédiatement la découverte de cette plante à l'état sauvage dans l'île même, Guillaume Dufresne, capitaine du second, se rendit au port N. O. de Maurice en septembre 1715 ; il trouva, mouillé au port de la Maison blanche, un petit bâtiment français de 60 tx., le *Succès*, sur lequel de Grangemont, agent commercial d'armateurs particuliers aux Indes, revenait en France ;

1. Mémoire à Pontchartrain, du 19 septembre 1714. AC. C³ 3, liasse 1714. D'après Parat, la population de Bourbon s'élevait alors à 643 personnes, sans compter les esclaves.
2. *État présent de l'Ile de Bourbon*, 1714. Mémoire de Parat à Pontchartrain. *Id.*

parti de Chandernagor fin février 1715, il était arrivé à Maurice le 7 mai [1]. Dufresne apprit de lui que l'île était totalement inhabitée, et, après avoir fait tirer le canon et attendu plusieurs jours pour vérifier cet abandon, il prit possession de Maurice le 20 septembre 1715 et lui donna, suivant les ordres ministériels, le nom d'ILE DE FRANCE [2]. Mais, probablement parce que l'*Auguste* n'avait pu emporter, à son départ de France, les instructions des Directeurs de la Compagnie, Dufresne négligea de faire ce qu'ils avaient recommandé, à savoir de transporter quelques habitants de Bourbon à Maurice pour maintenir la prise de possession, en sorte que l'Ile de France, après le départ du *Chasseur*, ne resta française qu'en droit [3].

Cependant elle ne pouvait plus être oubliée désormais, d'autant moins que Parat s'était embarqué sur l'*Auguste* en novembre 1715 pour porter en France la nouvelle de la découverte du café indigène à Bourbon. Il avait rédigé pour les Directeurs de la Compagnie un mémoire fort précis sur l'Ile de France, surtout au point de vue hydrographique : après avoir indiqué, avec exactitude, sa position et ses dimensions, il passait tout de suite aux deux ports. « L'un est exposé au S. E. à l'entrée duquel il y a une islette fort commode pour y poser une batterie qui en défendrait l'entrée [4] ; mais à côté de ce port du Sud il y a un récif qui a une fort grande étendue, ce qui serait fort dangereux si on voulait y entrer de nuit. Le port y est fort commode, pouvant amarrer les vaisseaux à terre. — L'autre est situé au N. O. ; belle entrée, point de rochers aux envi-

1. Pour de Grangemont, voir notre ouvrage, *La Compagnie des Indes orientales et F. Martin*, Ve partie, chap. II, par. VI. — Du Livier à Pontchartrain, 10 février 1716. AC. C^2 69, f. 181 v°. Hardancourt à Pontchartrain, 31 décembre 1714. *Id.*, f. 124 v°.

2. Acte de prise de possession, cité par Guet, *op. cit.*, p. 256. — AC. Code historique de Bourbon et de l'Ile de France. F. 205, p. 21.

3. Mémoire des Directeurs pour le capitaine du vaisseau destiné à Moka, 1714. AC. $C^4$1, liasse 1714.

4. Ile de la Passe, à l'entrée du chenal Sud.

rons, aussi commode que le premier en meilleur, n'étant point exposé au vent, pouvant sortir en tel temps que l'on veut, ce que l'on ne pourrait faire dans l'autre, étant exposé à la brise qui règne ordinairement pendant le jour dans le pays. A côté du port N. O. il y a une rivière où de moyens vaisseaux peuvent entrer [1]; l'eau de cette rivière est excellente et c'est de cette eau que prennent les vaisseaux qui y vont relâcher. » On voit que Parat avait été bien renseigné par les officiers malouins : il appréciait sainement les avantages des deux ports et la supériorité de celui du N. O. sur celui du S. E., moins accessible à cause des récifs et constamment battu par l'alizé [2]. Il ajoutait que l'île présentait de belles plaines, comme il n'y en avait pas à Bourbon, que la culture du café y réussirait aussi bien et concluait, comme dans ses mémoires de 1714 : « Cette île est fort commode pour y faire un entrepôt des Indes, et les vaisseaux qui partiraient de France à la fin de mars pourrait faire leur voyage en moins de dix mois [3]. »

Bien que la Compagnie des Indes Orientales fût alors incapable de rien faire d'important par elle-même, elle ne négligea nullement les avis de Parat : A ce moment en effet, les Directeurs voulaient agir aux Mascareignes où ils espéraient réaliser, par la culture du café, d'importants bénéfices ; aussi dans un mémoire adressé en 1716 au Conseil de Marine, ils insinuent qu'il serait nécessaire d'envoyer à Maurice deux cents hommes de garnison pour s'en assurer la propriété [4], et dans un autre, du 11 décembre, ils exposent nettement leurs prétentions : la Compagnie demande « que l'île Maurice dont elle a fait prendre possession le 20 septembre 1715 [5] soit nommée île d'Orléans et

1. La Grande Rivière immédiatement à l'O. de Port-Louis.
2. Pour les difficultés de l'entrée du Grand Port pour les navires à voiles, par suite des vents dominants et de l'étroitesse des passes, voir *Instructions nautiques*, *op. cit.*, p. 207.
3. *Mémoire concernant l'Ile Maurice*, 1715 ou 1716. AC. C[4] 1, liasse 1715.
4. AC. C[3] 3, liasse 1715.
5. Ce qui était inexact, c'est le gouvernement royal qui avait fait prendre possession de Maurice, en son propre nom, par les capitaines malouins.

unie à son domaine suivant l'Édit de son établissement [1] ; que ces deux îles ne fassent qu'un gouvernement. » Et les Directeurs exprimaient leur intention d'envoyer l'année suivante un petit bâtiment à Bourbon pour porter des colons à Maurice et leur espoir d'y établir, grâce à ses ports, un actif entrepôt commercial [2]. Il a déjà été dit qu'au début de 1718 ils expédièrent en effet le *Courrier de Bourbon* dans l'île du même nom, dont le nouveau gouverneur, Beauvoillier de Courchant, proposa à plusieurs familles de passer à l'Ile de France, mais elles s'y refusèrent. Celle-ci resta donc encore inhabitée [3].

Cette inaction de la métropole, où disparaissait à ce moment la Compagnie des Indes Orientales, finit par lasser les habitants mêmes de Bourbon où Beauvoillier de Courchant et surtout Desforges Boucher déployaient alors une grande activité pour répandre la culture du café et construire des routes (1719-1720) ; de violents ouragans survenus en 1720 et 1721 firent encore sentir le grand avantage qu'il y aurait à posséder des ports sûrs, alors que plusieurs passages de pirates anglais à l'Ile de France (juin 1720, février 1721) pouvaient faire craindre que la prise de possession de 1715 ne restât illusoire [4]. Aussi Beauvoillier de Courchant et Desforges-Boucher firent arrêter par le Conseil provincial de Bourbon, le 10 octobre 1721, la décision suivante : « L'Ile de France, ci-devant île Maurice, étant de la dernière conséquence pour la conservation de l'île Bourbon et ne voyant pas venir le bâtiment de la Compagnie qu'on attend depuis longtemps pour l'habiter, dans la crainte que quelque nation étrangère ne nous prévienne et ne s'en empare..., le Conseil a jugé absolument

1. De 1664.
2. Mémoire de la Compagnie au Conseil de Marine. AC. C^3 4, liasse 1716-1718.
3. A. d'Épinay. ***Renseignements pour servir à l'histoire de l'Ile de France jusqu'à l'année 1810***, p. 78. — Analyse des lettres de Desforges-Boucher et de Beauvoillier de Courchant, 28 octobre 1719. AC. C^4 1, liasse 1719-1732.
4. A. d'Épinay, *op. cit.*, p. 79.

nécessaire de faire incessamment construire aux frais de la Compagnie une barque de 24 à 25 tx. pour porter sur ladite Ile de France douze ou quinze habitants, un aumônier et un chirurgien aux appointements de la Compagnie, comme aussi de nommer M. Duronguët, major de l'île Bourbon, pour gouverner celle de France, en attendant que la Compagnie y envoie une colonie [1]. »

Cette initiative coïncida avec les premières manifestations d'activité de la nouvelle Compagnie des Indes : les premiers vaisseaux qu'elle avait armés au début de 1720 pour Pondichéry avaient ordre, à leur retour, de relâcher à l'Ile de France, où les Directeurs, dans leur dépêche du 24 février, annonçaient leur intention d'expédier en mars suivant deux bâtiments avec des troupes et des colons [2]. Ce projet cependant ne fut pas exécuté en 1720, ce qui s'explique assez par les embarras où la débâcle du système de Law jetait alors la Compagnie ; elle se contenta de charger le capitaine d'un vaisseau armé à Saint-Malo pour Moka, le *Triton*, de renouveler, lors de son retour, la prise de possession de 1715. Ce bâtiment parvint à Maurice en septembre 1721 et son capitaine, Dufougeray Garnier, érigea sur l'île aux Tonneliers, à l'entrée du port N. O., une croix avec fleur de lis et inscription latine, puis, sur l'île même, un grand pavillon blanc et un poteau où était gravé, également en latin, la formule de prise de possession (23 septembre 1721). Dix jours après, le *Triton* repartait pour Bourbon, où étaient enregistrés par le greffe de Saint-Paul les procès-verbaux des actes accomplis à l'Ile de France, puis appareillait le 15 novembre pour la France où il arrivait en avril 1722 [3].

1. Cité par Hermann, *op. cit.*, IV, p. 171.
2. Les Directeurs généraux de la Compagnie des Indes au Conseil de Pondichéry, 24 février 1720. AC. C^2 72, f. 75.
3. *Procès-verbal touchant l'Ile de France et l'île aux Tonneliers, du 23 septembre 1721, pour la prise de possession de ladite île.* AC. C^4 1, liasse 1721. — Dépêches du Conseil de Marine, 9 avril 1722. AM. B^2 263, f. 180 v°. — A. d'Épinay, *op. cit.*, p. 81. — Guet, p. 257.

Cette seconde prise de possession n'affaiblissait en rien les raisons qui avaient décidé le Conseil de Bourbon, le 10 octobre précédent, à envoyer quelques habitants à l'Ile de France : la construction de la barque fut donc continuée. Puis, comme le *Courrier de Bourbon* revint sur ces entrefaites, le 26 novembre, c'est par ce petit bâtiment que Beauvoillier de Courchant et Desforges-Boucher firent passer à l'Ile de France, avec six habitants, Duronguët le Toullec, nommé gouverneur provisoire (décembre 1721) : ce furent les premiers colons français de l'île [1].

Ils ne précédèrent que de quelques mois le personnel envoyé de France : la Compagnie des Indes s'était en effet résolue, cette même année 1721, à effectuer ce qu'elle avait dû négliger l'année précédente, c'est-à-dire l'occupation réelle de l'Ile de France. Au début de 1721, elle choisit pour cette entreprise l'ancien ingénieur de Pondichéry, de Nyon, dont les services avaient été fort appréciés à son retour de l'Inde [2], et lui fit délivrer le 2 avril des *provisions de gouverneur et ingénieur en chef de l'Ile-de-France* [3]. En les lui expédiant, le Conseil de Marine se déclarait « persuadé que vous ferez tout ce qui dépendra de vous pour remplir les vues que la Compagnie a d'y former un port et de mettre cet établissement en valeur », et il ajoutait la recommandation de l'informer de tout ce qu'il ferait et de lui envoyer cartes et plans [4]. On voit que, dans les préoccupations de la Compagnie et du gouvernement au moment de s'installer effectivement à l'Ile de France, c'était la question du port qui passait en première ligne [5]. Peu après un autre ordre royal nommait un lieute-

1. Analyse des lettres de Desforges-Boucher et Beauvoillier de Courchant, 22 décembre 1721. AC. C⁴ 1, liasse 1719-1732. — Hermann, *op. cit.*, IV, p. 172.
2. Le Conseil de Marine à de Nyon, 29 juillet 1716. AM. B² 246, f. 56.
3. *Id.*, B² 256 (1721), f. 12 v°.
4. Le Conseil de Marine à de Nyon, 11 avril 1721. AM. B² 260, f. 203 v°.
5. Dans les premières lettres que les Directeurs écrivirent à de Nyon, le

nant du Roi à l'Ile de France, le s[r] Duval de Hautville; ce même poste était confié, pour Bourbon, à Desforges-Boucher [1].

Deux bâtiments expédiés aux Indes emmenèrent le personnel destiné à l'Ile de France, quelques ouvriers et employés, plus une compagnie de deux cent dix Suisses, officiers et soldats : l'*Atalante* et la *Diane* mirent à la voile de Port-Louis, le 29 juin 1721 [2].

Elles n'arrivèrent à Bourbon qu'en avril 1722. De Nyon, qui avait hâte de savoir ce qu'était devenu Duronguët, passa immédiatement à l'Ile de France, et trouva le major au port du S. E. Duronguët lui remit le commandement et lui communiqua les connaissances qu'il avait acquises sur l'île, qu'il avait traversée et contournée, notamment sur le port du N. O. dont il signalait les avantages. Après avoir pris possession de son gouvernement et fait chanter un *Te Deum*, de Nyon établit tout son personnel dans ce port du N. O. sous les ordres du lieutenant de Hautville et repassa aussitôt à Bourbon avec Duronguët, pour y chercher des approvisionnements et des esclaves [3].

Les débuts de cette installation des Français à l'Ile de France ne furent pas sans difficultés; ils nous sont surtout connus par la correspondance du Gouverneur avec son lieutenant [4]. De Hautville, laissé au port du N.O. qu'on appelait déjà Port-Louis, était fort embarrassé par le

3 avril 1722, ils disaient : « Nous espérons que le premier soin de M. de Nyon en arrivant aura été de mettre les ports en sûreté » et ils demandaient des informations sur les fortifications faites et à faire. AC. F. 205, p. 111.

1. 1[er] juin 1721. AM. B[2] 256 (1721), f. 19 et 19 v°.

2. Lettre des Directeurs aux agents de Bourbon, 31 mai 1721, citée par Hermann, *op. cit.*, IV, p. 179.

3. Procès-verbal d'installation du chevalier de Nyon, premier Gouverneur, publié par Magon de Saint-Elier, *Tableaux historiques, politiques et pittoresques de l'Ile de France*, p. 245. — Lettre de Beauvoillier de Courchant, 10 mars 1722. AC. C[4] 1, liasse 1719-1732. — Hermann, *op. cit.*, p. 196.

4. Correspondance inédite. AC. C[4] 1, liasse 1722.

manque de vivres et la mauvaise volonté des soldats suisses qui refusaient de travailler à la construction d'un magasin commencé par de Nyon.

Celui-ci quitta Bourbon le 3 juin avec six créoles et trente noirs aux gages de la Compagnie et arrivait le 13 au port du S.E. « Cet endroit est le plus beau qu'on puisse voir, écrivait-il le même jour à de Hautville, le port en est excellent et infiniment au-dessus du vôtre » ; aussi lui ordonnait-il d'envoyer par terre trente hommes sous l'aide-major d'Hauterive pour occuper ce poste qu'il nommait Port-Bourbon, lui-même devant incessamment retourner à Bourbon. Ce détachement arrivé, de Nyon fit immédiatement commencer des bâtiments, des magasins de vivres, une batterie; il envoya du biscuit au port du N.O., où l'on souffrait toujours de la disette; il voulait repartir au plus tôt pour Bourbon, après avoir touché à Port-Louis, mais des vents contraires l'empêchèrent plusieurs jours de sortir du port : il expérimentait ainsi lui-même l'inconvénient majeur du poste qu'il avait choisi comme future capitale. Il arriva à Saint-Denis le 21 juillet 1722[1].

Il y resta quatre mois et demi, occupé de fortifications et de relèvements cartographiques[2]; mais il envoya, à plu-

1. De Nyon à de Hautville, 13 juin, 1er et 3 juillet 1722, — De Hautville à de Nyon, 12 et 20 juin, 9 juillet. C'est pendant ce second séjour à l'Ile de France que de Nyon releva la carte générale des côtes et les plans détaillés des deux ports, avec indication précise des profondeurs et de la route à suivre pour y entrer; sur cette carte, datée du 15 juillet 1722 et signée, de Nyon ajoutait des projets de forts pour chacun des deux ports, l'un à Port-Louis sur l'emplacement des magasins élevés par les Hollandais, l'autre plus important, régulier et pourvu de quatre bastions, à Port-Bourbon, sur les ruines du fortin hollandais. Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, Pf. 219, div. 2, pièce 7.

2. Carte de Bourbon, avec plans des rades de Saint-Denis et de Saint-Paul et projets de forts et batteries pour chacune d'elles, signée et datée du 15 septembre 1723. *Id.*, Pf. 218, div. 2, pièce 13. — C'est pendant ce troisième séjour de de Nyon à Bourbon que mourut à Saint-Paul, le 29 juillet 1722, du Livier, l'ancien Gouverneur de Pondichéry envoyé par la nouvelle Compagnie sur les mêmes bâtiments que de Nyon en 1721, en

sieurs reprises, la barque enfin achevée, la *Ressource*, porter des vivres, du matériel, des plants aux deux établissements de l'Ile de France où de Hautville avait toujours fort à faire pour réprimer l'indiscipline des Suisses[1]. En août et septembre arrivèrent de France la *Vierge de Grâce*, le *Saint-Albin* et le *Rubis*, armés pour les Indes, qui devaient déposer dans les deux îles des approvisionnements et vingt soldats ; de Nyon, qui trouvait ce secours insuffisant, réclamait à la Compagnie des vivres, des munitions et des hommes ; et, comme le manque de main-d'œuvre menaçait à chaque instant de famine le personnel de l'Ile de France, d'accord avec Beauvoillier de Courchant et Desforges-Boucher, il envoya le *Rubis* à Madagascar chercher des esclaves et du riz ; puis, avec une dizaine d'ouvriers arrivés par les vaisseaux, il passa à Port-Bourbon, sur le *Saint-Albin*, le 4 décembre 1722. Quatre jours après y arriva le *Rubis*, qui n'avait fait à Madagascar qu'une traite peu considérable et n'amenait que 27 noirs adultes, 18 garçons et 20 femmes ; presque aussitôt d'ailleurs, 15 hommes et 4 garçons « se rendirent marrons[2] ».

Il n'entre pas dans le cadre de ce travail de dépasser la période d'installation des Français dans l'Ile de France, où ils trouvent enfin l'escale si longtemps cherchée sur la route de l'Inde. Au début de 1723 les établissements de la Compagnie s'organisent aux deux points qui sont restés les capitales de Maurice. Le principal est alors à Port-Bourbon, où commande le plus souvent de Nyon, où il commence le Fort-Royal et d'où il envoie à l'autre poste une partie des approvisionnements qu'il reçoit de Bourbon

qualité de Commissaire général de tous ses comptoirs. Ordre du Roi, 2 avril 1721. AM. B[2] 256 (1721) f. 14.

1. En août 1722, le capitaine Witz dut être suspendu de ses fonctions par le Conseil provincial de Bourbon et renvoyé en France, pour insultes graves envers de Hautville. A. d'Épinay, *op. cit.*, p. 82.

2. De Nyon à de Hautville, 4 novembre, 4 et 18 décembre 1722.

et de Madagascar par la *Ressource*[1]. Mais la difficulté de faire vivre la colonie, sans cesse renaissante par suite de la rareté de la main-d'œuvre, lassa peu à peu de Nyon qui en mars 1723 est déjà tout à fait découragé ; en septembre 1724 il se déclare malade et n'attend qu'une occasion de rentrer en France[2] : il partit en 1725.

Dans l'autre établissement français, Port-Louis, placé sous le commandement de de Hautville, les premiers colons ne vivaient d'abord que des secours venus de Port-Bourbon ou de Bourbon même ; mais, dès janvier 1723, ils commençaient à défricher les environs ; de Nyon y entreprenait la construction de fortifications dites Batterie royale ; et c'est là que, par la force des choses, allait se placer la principale escale. Le 10 février 1723 de Nyon avouait que le *Rubis* et le *Saint-Albin* ne pouvaient sortir de Port-Bourbon, faute de vent de terre, et ces deux bâtiments n'arrivaient que le 18 et le 20 mars à Port-Louis, où le Gouverneur les envoyait se caréner, ce qu'ils firent en avril[3].

Au total, ces débuts de la colonisation furent très pénibles ; jusqu'à la fin du gouvernement de de Nyon, l'Ile de France ne fut qu'une escale où les navires français pouvaient s'abriter et se réparer, mais non se ravitailler ; la population était presque uniquement composée du personnel de la Compagnie, comme le montre le premier recensement, du 18 octobre 1725 :

1. De Nyon continuait activement son travail de relèvement cartographique de l'Ile de France : sa carte du 15 septembre 1723 n'est que la reproduction plus soignée de celle de juillet 1722 (Archives du Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, Pf. 219, div. 2. pièce 7[1]). Celle du 25 novembre 1725 porte non seulement sur les côtes, mais aussi sur l'intérieur de l'île, dont les officiers français avaient sommairement reconnu le relief et les rivières dans leurs courses à la poursuite des noirs marrons ; les plans particuliers de Port-Bourbon et de Port-Louis indiquent les travaux déjà effectués au Fort-Royal et à la Batterie royale (Carte rectifiée de l'Ile de France. *Id.*, pièce 8).

2. Lettre à de Maurepas, 22 septembre 1724. ACC. [4] 1, liasse 1724.

3. Lettres de de Nyon, janvier, 10 et 18 février, 5 mars, etc.., lettre de de Hautville, 27 mars, etc.

Officiers et employés	20
Troupes	100
Ouvriers	28
Domestiques	5
Femmes	13
Enfants	13
Noirs de la Compagnie	24
Noirs de divers particuliers	10
	213 [1]

Et cependant, malgré le manque de ressources, l'Ile de France devenait déjà l'escale principale des vaisseaux sur la route de l'Inde. Sa supériorité sur Bourbon fut démontrée d'une façon éclatante en 1723 : deux navires revenant des Indes, l'*Atalante* et le *Bourbon*, avaient relâché en mars à Saint-Paul; mais ils furent surpris en rade par un violent ouragan et fortement avariés; il fallut des efforts prodigieux pour calfater tant bien que mal le *Bourbon*, en pleine rade de Saint-Paul; pendant ce temps, le *Triton* avait fait escale à l'Ile de France[2].

En 1724 la Compagnie avait ordonné aux cinq vaisseaux qu'elle expédiait dans l'Inde de se rassembler à l'Ile de France; deux mouillèrent à Port-Bourbon, la *Vierge de Grâce* le 17 juillet et le *Duc de Chartres* le 21 août, mais ce dernier n'en put sortir, faute de vent de terre, pendant cinq semaines; aussi son capitaine, Desboisclairs, commandant général de tout l'armement, en envoyant à de Maurepas des plans détaillés des deux ports, signalait le danger de donner ainsi rendez-vous à toute une escadre dans l'Ile de France qu'elle courait risque d'affamer si elle y était ainsi retenue par des vents contraires. L'inconvénient du port S. E. apparaissait de plus en plus

1. AC. C⁴1, liasse 1719-1732. — Lenoir déclarait encore en septembre 1726 qu'il n'y avait à l'Ile de France que les employés et les soldats de la Compagnie. *Id.*, liasse 1726.
2. Hermann, *op. cit.*, IV, p. 204.

évident: c'est à Port-Louis que les deux vaisseaux allèrent réparer leurs voies d'eau, en décembre[1]. La flottille de Desboisclairs mouilla sans nul doute à l'Ile de France, lors de son retour de l'Inde; Dioré, gouverneur intermédiaire de Bourbon[2], écrivait par ces mêmes navires au Ministre qu'il fallait s'attacher à l'établissement de l'Ile de France « très nécessaire par rapport à ses ports » et où l'on trouvait des terrains propres à la culture[3].

Cependant, malgré une expérience plusieurs fois répétée, l'hésitation persistait sur le choix du meilleur mouillage de l'Ile de France : En avril 1723, en réponse aux mémoires de de Nyon, la Compagnie approuvait l'idée de fortifier les deux ports; mais en septembre 1724, évidemment influencée par les plaintes du Gouverneur, elle y renonçait et n'ordonnait qu'une batterie dans l'île aux Tonneliers[4]. Lenoir, nommé en septembre 1725 commandant supérieur des établissements français des Indes et chargé par la Compagnie de faire une enquête sur les Mascareignes, notamment sur la culture du café à Bourbon, parvint sur le *Jason* au port S. E. le 25 mai 1726; il se rendit immédiatement à Port-Louis, mais son vaisseau dut attendre huit jours un vent favorable pour sortir du port et ne le rejoignit que le 6 juin; il s'y embarqua aussitôt pour arriver le 8 à Bourbon.

Malgré ce séjour si court à l'Ile de France, Lenoir prétendit indiquer la solution de la question du meilleur port : dans le grand mémoire qu'il termina le 28 septembre 1726 à Pondichéry sur les Mascareignes, il déclarait qu'il fallait absolument conserver l'Ile de France, et placer le principal établissement au port du S. E.; la difficulté de l'en-

1. De Nyon à de Maurepas, 22 septembre et 4 décembre 1724. AC. C^4 1, liasse 1724. — Desboisclairs au même, 18 novembre. *Id.*, C^3 4, liasse 1723.
2. Depuis la mort de Desforges-Boucher (novembre 1725) jusqu'à l'arrivée de Dumas.
3. 27 décembre 1725. AC. C^4 1, liasse 1725.
4. AC. F. 205, p. 111.

trée ne devait pas être un obstacle : les marins de la Compagnie finiraient par la connaître et, pour cela, il lui suffirait d'y entretenir un pilote avec une bonne chaloupe ; il convenait pourtant que ce port, fort commode pour les vaisseaux venant de France, devait être évité par ceux partant des Indes en janvier ou février : ils pourraient y être retenus par des vents contraires et perdre la saison de doubler le Cap ; aussi devaient-ils relâcher à Port-Louis. Il avouait encore que les officiers de marine préféraient ce dernier, par la facilité d'y entrer et d'en sortir, que le ravitaillement s'y faisait par la chasse plus aisément qu'en l'autre établissement, en attendant que l'île fût peuplée et cultivée ; son seul argument contre Port-Louis, c'était le mauvais emplacement choisi par de Nyon pour ses fortifications que dominaient des hauteurs. Et il concluait : « Je suppose, Messieurs, que vous garderez l'Ile de France à cause de ses ports et que la terre étant cultivée produira de quoi fournir la subsistance à ses habitants et des rafraîchissements aux vaisseaux », ajoutant que, si l'on voulait tirer quelque utilité de cette colonie, il fallait avant tout la peupler [1].

Momentanément convaincue par ce rapport, la Compagnie donna ordre, en décembre 1727, de travailler aux fortifications du port S. E. [2]. Mais déjà les conclusions de Lenoir étaient discutées : Le capitaine Desboisclairs, en 1727, se prononçait contre son opinion sur l'emplacement du fort de Port-Louis, qu'on ne pouvait mieux choisir, et assurait que le ravitaillement y était beaucoup plus aisé que partout ailleurs ; pourtant et contrairement à Lenoir, il recommandait le port du S. E. pour les vaisseaux revenant de l'Inde ; mais il le déclarait surtout commode pour ceux qui devaient hiverner, reconnaissant par là qu'on

1. Mémoire de Lenoir, Pondichéry, 28 septembre 1726. AC. C^4 1, liasse 1726.
2. AC. F. 205, p. 111.

courrait risque d'y être retenus par des vents contraires [1]. Cependant un projet dressé en avril 1729 par le capitaine Jonchée de la Goletrie pour indiquer aux Directeurs les fonctions à créer à l'Ile de France, proposait encore d'installer le *Capitaine de port* à la marine de Port-Bourbon, et seulement un *Lieutenant de port* à celle de Port-Louis [2].

Enfin ces hésitations cessèrent sur les avis de Maupin, commandant particulier de l'Ile de France sous les ordres de Dumas, Gouverneur général des Mascareignes; sans doute de Maupin se montra plus tard très mal disposé à l'égard des habitants de la colonie et très porté à lui dénier ses avantages les plus évidents, même comme relâche [3], alors qu'il établit lui-même dans ses rapports que les vaisseaux de la Compagnie fréquentaient régulièrement les deux ports [4]; c'est cependant lui qui le premier fit reconnaître en France le grand inconvénient de Port-Bourbon, à savoir la difficulté d'en sortir contre le vent et par suite le risque d'y être longtemps retenu. Les Directeurs le proclamaient dans leur dépêche du 22 septembre 1731 [5] : ils avouaient leur erreur d'avoir cru jusque-là à la supériorité du port du S. E., où les retards des vaisseaux exposaient la Compagnie à de grandes pertes; ils déclaraient qu'ils fixaient désormais leur relâche à celui du N. O., d'accès si facile, et leur interdisaient de toucher à Port-Bourbon; en même temps, ils nommaient un ingénieur en chef à l'Ile de France, de Cossigny, avec ordre

1. AC. C[4] 1, liasse 1726-1727.

2. *Id.*, liasse 1729. — Jonchée de la Goletrie, capitaine du *Mars*, avait relâché à Port-Bourbon en revenant de Pondichéry, du 11 au 21 novembre 1728, puis avait embarqué à Port-Louis des passagers pour Bourbon, d'où il était reparti le 7 décembre pour la France; Journal du *Mars*. AM. B[4] 39, f. 470-479.

3. Voir notamment sa lettre du 18 mars 1732 où il déclare que l'Ile de France ne peut servir « ni pour habitation, ni pour aucune idée d'entrepôt ». AC. C[4] 1, liasse 1732.

4. *Mémoire sur le gouvernement de l'Ile de France*. *Id.*, liasse 1730.

5. *Id.*, liasse 1731.

de s'appliquer surtout aux fortifications de Port-Louis où ils avaient l'intention, affirmaient-ils, de réunir toutes leurs forces [1]. C'est donc à de Maupin et non à de la Bourdonnais [2] qu'il faut attribuer ce choix définitif du port principal et de la capitale de l'Ile de France.

1. Lettre du 22 novembre 1731. AC. F 205, p. 111.
2. Arrivé à l'Ile de France en juin 1735.

CONCLUSION

Au total le gouvernement royal et la Compagnie des Indes Orientales ne portèrent jamais à cette question, pourtant essentielle, des relâches sur la route de l'Inde qu'une attention intermittente et peu durable. Seul, Colbert l'avait envisagée avec suite et clairvoyance : quand il prétendit introduire, par une Compagnie à monopole, le commerce français dans les Indes, il comprit la nécessité de lui ménager des escales dans une aussi longue navigation et chercha successivement plusieurs solutions de ce problème à Madagascar et, après l'échec de la colonisation de cette île, dans le Sud de l'Afrique ; là il commença réellement une tentative d'établissement français dans les baies voisines de celles du cap de Bonne-Espérance, puis il songea à ce poste hollandais lui-même dont il convoitait la conquête. C'est seulement le double désastre de l'escadre de la Haye aux Indes et de la colonie française de Fort-Dauphin qui, joint à la guerre européenne, ruina ses entreprises et ses espérances.

La seule autre occasion où le gouvernement royal déploya quelque activité à propos de cette question des escales fut, longtemps après Colbert, en 1714, la décision des derniers Ministres de Louis XIV, J. Ponchartrain et de Torcy, de prendre possession de l'île Maurice abandonnée par les Hollandais ; et encore l'occupation n'en fut-elle effectuée que huit ans plus tard.

Entre ces deux dates de 1674 et de 1714 le gouvernement royal et la Compagnie des Indes Orientales ne manifestèrent guère qu'indifférence à ce sujet. Pour celle-ci

les raisons étaient l'insuffisance de ses ressources, ses embarras de toute nature, les interruptions si fréquentes de son commerce, son empressement à profiter, dès que la paix le permettait, de la relâche du Cap, si commode pour la navigation ordinaire par le canal de Mozambique, la plus pratiquée. Pour les successeurs de Colbert, c'était faute de comprendre la condition primordiale du succès. Seule, comme ce grand Ministre l'avait vu dès l'abord, la possession de bonnes escales sur la route de l'Inde pouvait assurer à la Compagnie un commerce régulier en temps de paix et permettre aux Français une action offensive et heureuse en temps de guerre. Ils ne semblèrent pas s'en soucier : la seule tentative faite pendant cette longue période fut l'essai de colonisation de Bourbon, ordonné en 1689 par Seignelay, dont l'échec, d'ailleurs tout relatif, fit abandonner pour longtemps toute idée de ce genre.

Et cependant les suggestions ne manquèrent pas aux Ministres du Roi ou aux Directeurs de la Compagnie, soit pacifiques comme celle de de la Haye d'établir à Bourbon un centre de ravitaillement et des ports à Madagascar ou comme les nombreux projets de ports artificiels à créer à Bourbon présentés à partir de 1687, soit belliqueuses comme la proposition traditionnelle, renouvelée au commencement de chaque guerre, d'attaque du cap de Bonne-Espérance. Ni les unes ni les autres n'attirèrent l'attention du gouvernement royal, absorbé presque uniquement, depuis la mort de Colbert, dans ses entreprises continentales.

Et cette indifférence fut de grande conséquence. D'abord pour Bourbon : si les Directeurs se désintéressèrent longtemps de cette île, c'est qu'ils n'y trouvaient pas l'escale pratique et sûre que les navires allaient chercher, dès qu'ils le pouvaient, au cap de Bonne-Espérance ; ce fut la raison essentielle de l'extrême lenteur de la colonisation de Bourbon, seule terre que les Français possédaient sur

la route des Indes. Et pourtant elle pouvait rendre, même comme relâche, de grands services, et elle en rendit en effet quand la nécessité ou la guerre forcèrent les vaisseaux de la Compagnie ou du Roi à y toucher ; les Directeurs, toujours prompts à rappeler le naufrage du *Saint-Jean-Baptiste* en 1689, ne semblèrent jamais s'apercevoir qu'il fut le seul sinistre maritime qui survint à Bourbon pendant la longue période de temps dont nous nous sommes occupé et que, par conséquent, à condition de régler méthodiquement leur navigation par la grande route, ils y auraient pu trouver de grandes commodités.

Si le manque de ports naturels entrava longtemps la colonisation de Bourbon, c'est au contraire parce que l'île Maurice en possédait qu'elle attira l'attention du gouvernement royal et devint effectivement, en 1722, après de longues hésitations, l'Ile de France. Alors seulement les Français acquirent sur la route de l'Inde une bonne escale dont le rôle, tant pour le commerce que pour la guerre, devait être considérable au XVIIIe siècle.

Cet avantage, la Compagnie des Indes Orientales fondée par Colbert ne le posséda jamais : il n'est pas douteux que le défaut de port de relâche n'ait été une des causes et non des moins graves de l'impossibilité où elle fut toujours, pendant ses cinquante-cinq années d'existence, d'établir un commerce régulier avec l'Inde et d'échapper aux conséquences désastreuses des guerres de Louis XIV.

TABLE DES MATIÈRES

MACON, PROTAT FRÈRES, IMPRIMEURS

MACON, PROTAT FRÈRES, IMPRIMEURS